



« Toulouse Capitole Publications » est l'archive institutionnelle de l'Université Toulouse 1 Capitole.

DROIT DES TRANSPORTS

HUGUES KENFACK

Référence de publication : Recueil Dalloz 2012 p.1439

Pour toute question sur Toulouse Capitole Publications,
contacter portail-publi@ut-capitole.fr

DROIT DES TRANSPORTS

Le présent panorama couvre l'année 2011, et est volontairement limité à la jurisprudence. Ses vedettes sont dans une situation délicate. La première est l'ayant droit de passager d'un train victime d'une agression, la Cour de cassation ayant, par une évolution de jurisprudence du 23 juin 2011, retenu la force majeure exonérant le transporteur. La deuxième est l'ayant droit de passager victime d'un accident d'avion et qui doit batailler longtemps simplement quant à la juridiction compétente, un arrêt du 7 décembre 2011 ayant renforcé l'option de compétence qui lui est offerte. La dernière est le pauvre voiturier qui, contrairement au transporteur ferroviaire, doit avoir une diligence de tout instant, surtout lorsque l'expéditeur ou le destinataire est en difficulté, un arrêt du 12 juillet 2011 lui imposant d'agir contre tous les protagonistes

I - TRANSPORT INTERNE

A - Contrat de transport

1 - Obligation du transporteur : respect des horaires et conséquences

Ces derniers temps, des retards de train ont été très médiatisés. Dans la précédente livraison de ce panorama, il a été présenté un arrêt de la cour de Paris du 22 septembre 2010 qui avait rappelé l'obligation contractuelle de la SNCF de respecter les horaires et en avait tiré des conséquences sur l'indemnisation d'un avocat, passager victime d'un retard de train qui n'avait pas pu prendre sa correspondance et assurer sa plaidoirie (Paris, 22 sept. 2010, n° 08/14438, D. 2011. 12, obs. I. Gallmeister, et 1445, obs. H. Kenfack ; RJDA 2011, n° 144 ; Bull. transp. 2010. 727, obs. M. Tilche). A cette occasion, on s'était interrogé sur l'éventualité d'une indemnisation s'il s'était agi d'un enseignant ayant raté sa correspondance et n'ayant pu effectuer ses cours devant des étudiants. La juridiction de proximité du tribunal d'instance de Paris du XIV^e arrondissement apporte un début de réponse s'agissant d'un collègue juriste qui a eu l'idée de lui poser les bonnes questions (**TI Paris, 14^e arr., 2 nov. 2011, n° 91-11-000024** , D. 2012. 609, obs. V. Avena-Robardet). Le tribunal accorde à la victime le remboursement du billet aller-retour qu'il a été contraint d'acheter à nouveau pour dispenser ses cours reportés et l'octroi de dommages-intérêts à hauteur de 200 € au titre du préjudice moral dû aux inconvénients du retard, comme le stress et l'énervement, ainsi que 200 € au titre de l'article 700 du code de procédure civile. Il n'obtient cependant pas réparation pour atteinte à sa réputation - ce qui est dommage car la ponctualité est l'une des qualités du bon universitaire et l'un des éléments de sa réputation en tant qu'enseignant - ni pour le manque à gagner faute d'éléments établissant l'existence et l'étendue du préjudice. Même si on peut regretter que l'absence de l'enseignant pour assurer un cours ne soit pas, plus que cela, prise en compte pour

accorder des dommages-intérêts plus importants, ce jugement est riche d'enseignements, notamment sur le caractère prévisible du dommage. Il décide que : « *lors de l'acquisition du billet à destination de Nantes, la SNCF ne pouvait ignorer que le but du voyage... n'était pas la simple arrivée en gare de Nantes. En effet, l'heure d'arrivée du train, à 9h01 laisse libre une journée complète d'activités ; un tel retard de plus de 3h30, qui porte l'heure d'arrivée du TGV à 12h30, interdit toute possibilité d'activités au cours de la matinée, soit en l'espèce de dispenser le cours prévu à 10h, qui a dû être reporté ainsi qu'en atteste l'université de Nantes* ». Le dommage est donc considéré comme prévisible, ce qui peut avoir une incidence pratique si ce genre d'appréciation est « validé » par la Cour de cassation. En effet, si prendre un billet permettant d'arriver dans une ville dans les premières heures de la matinée a pour effet qu'il est prévisible qu'on y va pour profiter d'une « *journée complète d'activité* », alors la prévisibilité du dommage serait largement entendue. Il n'est pas sûr que la Cour de cassation adopte une conception aussi souple.

Toujours est-il que cette prévisibilité est une condition nécessaire de réparation du dommage, conformément à l'article 1150 du code civil, si rarement appliqué par les juridictions (P. Malaurie, L. Aynès et P. Stoffel Munck, *Les obligations*, Defrénois, n° 964). Un arrêt récent de la Cour de cassation du 28 avril 2011 rappelle cette exigence à propos de voyageurs qui n'avaient pas pu prendre une correspondance aérienne en raison de retard, la Cour imposant aux juges du fond d'expliquer en quoi la SNCF pouvait prévoir, lors de la conclusion du contrat, que le terme du voyage en train n'était pas la destination finale des voyageurs et que ces derniers avaient conclu des contrats de transport aérien (**Civ. 1^{re}, 28 avr. 2011, n° 10-15.056** , D. 2011. 1725, note M. Bacache, 1745, édito F. Rome, 2012. 47, obs. O. Gout, et 459, obs. S. Amrani Mekki et M. Mekki ; RTD civ. 2011. 547, obs. P. Jourdain ; RTD com. 2011. 631, obs. B. Bouloc ; JCP 2011. 1658, n° 13, obs. I. Bon-Garcin ; CCC 2011. Comm. 154, obs. L. Leveneur ; RD transp. 2011. Comm. 10, obs. C. Paulin).

Pour terminer, le jugement du 2 novembre 2011 va sans doute intéresser tous ceux qui, salariés surtout ou indépendants, ont perdu des heures de travail en raison d'un retard de train et qui peuvent espérer avoir une indemnisation... si le dommage est prévisible.

2 - Action directe du transporteur et procédures collectives

Pauvre voiturier : sa diligence est nécessaire en tout temps, surtout lorsque l'expéditeur ou le destinataire est dans la tourmente des procédures collectives, comme l'illustre un important arrêt de la Cour de cassation du 12 juillet 2011 (**Com. 12 juill. 2011, n° 10-18.675** , D. 2011. 2030, obs. X. Delpech  ; RTD com. 2011. 791, obs. B. Bouloc  ; Act. proc. coll., 14 oct. 2011. 1, obs. P. Delebecque ; RJDA 2011, n° 912 ; Bull. transp. 2011. 468, obs. M. Tilche ; JCP 2012. 1090, obs. C. Paulin). En l'espèce, le transporteur impayé avait produit sa créance à la procédure collective ouverte à l'encontre de l'expéditeur, puis, plus d'un an après la livraison de la marchandise, il avait agi contre le destinataire « *garant du prix de transport* ». Les juges de fond décident que cette action est prescrite. La Cour de cassation rejette le pourvoi et décide que la déclaration de créance à la procédure collective du débiteur n'interrompt pas la prescription à l'égard du destinataire. Par conséquent, l'action tardive contre le destinataire est prescrite. Cette solution inédite a une portée pratique considérable. En effet, d'après l'article L. 132-8 du code de commerce, la lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur, le transporteur et le destinataire ou entre l'expéditeur, le destinataire, le commissionnaire et le transporteur. Ce texte précise que, nonobstant toute clause contraire, « *le voiturier a une action directe en paiement de ses prestations contre l'expéditeur et le destinataire, lesquels sont garants du paiement du prix du transport* », cette action se prescrivant par un an. Or la déclaration de créance dans le cadre d'une procédure collective a la nature d'une action en justice qui interrompt le cours de la prescription à l'égard du débiteur jusqu'à la clôture de la procédure. Cette interruption concerne également les autres débiteurs solidaires (art. 1206 c. civ.) et la caution (art. 2250). La question au centre de cet arrêt est simple dans son principe. Lorsqu'une déclaration est effectuée dans le cadre de la procédure collective de l'expéditeur, cet effet interruptif va-t-il aussi bénéficier au destinataire des marchandises transportées « *garant du prix de transport* » d'après l'article L. 132-8 du code de commerce ? La Cour de cassation y apporte une réponse négative : le voiturier doit donc assigner, dans l'année suivant la livraison,

l'expéditeur et/ou le destinataire. La solution aurait été la même si le destinataire avait été en redressement judiciaire et l'expéditeur *in bonis*. Elle va sans doute inquiéter encore plus les voituriers et soulager les chargeurs. Sa motivation très rapide suscite des interrogations relatives à l'action directe du transporteur, largement critiquée par la doctrine, certains la qualifiant de « *diabolique* » (V. P. Delebecque, préc.), et dont les contours et le fondement sont incertains (sur l'ensemble de la question I. Bon-Garcin, M. Bernadet et Y. Reihnard, *Droit des transports*, Précis Dalloz, 2010, n° 456). Malgré cela, il convient de préciser que la décision de la Cour s'appuie sur la lettre de l'article L. 132-8 du code de commerce. Elle refuse d'étendre au destinataire l'effet interruptif de la déclaration de créance au passif de l'expéditeur : ces deux parties sont simplement garantes du paiement, ni coobligées, ni codébiteurs solidaires. Et dire que l'esprit de la loi ayant introduit l'action directe était notamment de favoriser le transporteur !

B - Responsabilité issue du transport

1 - Nature de la responsabilité du transporteur ferroviaire

Quelle est la nature de la responsabilité de la SNCF en cas d'accident corporel survenu à un voyageur muni d'un titre de transport ne correspondant pas au trajet du train dans lequel il a pris place ? L'arrêt de la première chambre civile de la Cour de cassation du 1^{er} décembre 2011 décide qu'il ne peut s'agir d'une responsabilité contractuelle, « *l'accident n'étant pas survenu dans l'exécution du contrat convenu entre les parties* » (Civ. 1^{re}, 1^{er} déc. 2011, n° 10-19.090 , D. 2011. 2996 ; RTD civ. 2012. 119, obs. P. Jourdain ; RTD com. 2012. 187, obs. B. Bouloc ; RJDA 2012, n° 289). Cette décision semble logique même si elle n'est pas évidente. En l'espèce, le voyageur avait bien acquis un abonnement dans le but de se rendre à un lieu déterminé. Or, par suite d'une

erreur à laquelle la SNCF était étrangère, il s'était trouvé dans un train qui allait dans une direction différente de celle prévue par son abonnement. S'étant rendu compte de sa méprise, il était descendu très tardivement du train, après le signal de départ. Dans un arrêt de cassation, la Cour pose un critère objectif et *a priori* simple : la nature de la responsabilité dépend de savoir si l'accident est survenu ou non dans l'exécution d'un transport conclu avec le transporteur. Le simple fait de posséder un titre de transport pour un trajet autre que celui pendant lequel l'accident est intervenu ne fait pas pencher la balance vers la responsabilité contractuelle. La situation est simple en ce qui concerne les accompagnateurs de voyageurs mais elle est plus complexe, par exemple lorsqu'un voyageur, plongé dans un profond sommeil, n'a pas pu descendre à la gare d'arrivée, ou lorsque les personnes entrant dans le train ne lui en ont pas laissé le temps. Il n'y a aucune volonté de sa part de rester dans le train. Ce critère objectif n'est donc pas exempt de toute critique. Toujours est-il que la question présentera un certain intérêt tant que le contentieux des transports sera réparti entre la première chambre civile pour la responsabilité contractuelle et la deuxième chambre civile pour la responsabilité délictuelle.

2 - Responsabilité du transporteur en cas d'agression d'un voyageur

Le transport ferroviaire est décidément en vedette. Marquant une évolution jurisprudentielle, l'arrêt du 23 juin 2011 retient la force majeure en cas d'agression d'un voyageur dans un train afin d'exonérer le transporteur ferroviaire de sa responsabilité (**Civ. 1^{re}, 23 juin 2011, n° 10-15.811**, D. 2011. 1817, obs. I. Gallmeister, 1745, édito F. Rome, 2891, obs. I. Gelbard-Le Dauphin, et 2012. 47, obs. O. Gout ; RTD civ. 2011. 772, obs. P. Jourdain ; JCP 2011. 1277, obs. C. Paulin ; JCP E 2011. 1658, n° 14, obs. I. Bon-Garcin ; CCC 2011. Comm. 230, obs. L. Leveneur ; RD transp. 2011. Comm. 125, note C. Paulin ; RCA 2011. Comm. 314, note H. Groutel). En l'espèce, pendant la Coupe du monde de football en France en 1998, un passager tranquillement installé dans un train qui allait de Grenoble à Lyon se fait agresser de manière soudaine par un autre voyageur démuné de titre de transport et est mortellement blessé. La mère de la victime assigne la SNCF en

réparation de son préjudice moral, invoquant le manquement du transporteur ferroviaire à son obligation de sécurité de résultat de conduire les voyageurs à destination sains et saufs. La Cour de cassation, à la suite de la cour d'appel, rejette sa demande en relevant le caractère de force majeure de l'agression. La question posée est de savoir si l'agression présente les caractères d'imprévisibilité et d'irrésistibilité.

L'obligation de sécurité du voiturier a donné lieu à d'importantes décisions. Ramenée à l'essentiel, depuis les arrêts fondateurs de 1911 et 1913 (Civ. 21 nov. 1911, 27 janv. 1911, et 21 avr. 1913, DP 1913. 249, concl. Sarrut), de nombreuses décisions ont délimité ses contours. Ainsi, le transporteur était responsable en cas de bousculade entre passagers ou de chute de bagages mais sa responsabilité était écartée en cas d'agression. Cette dernière solution devait être abandonnée lors d'un revirement remarqué de 2000 dans lequel la première chambre civile a retenu la responsabilité du transporteur en cas d'agression d'un voyageur, écartant la force majeure (Civ. 1^{re}, 12 déc. 2000, n° 98-20.635, Bull. civ. I, n° 323 ; D. 2001. 1650, note C. Paulin, et 2230, obs. P. Jourdain ; RTD com. 2001. 505, obs. B. Bouloc). Cette conception large de l'obligation de sécurité devait être confirmée par un arrêt du 21 novembre 2006 dans un cas de meurtre d'une jeune femme voyageant dans un compartiment (Civ. 1^{re}, 21 nov. 2006, n° 05-10.783, Bull. civ. I, n° 511 ; D. 2007. 15, obs. I. Gallmeister ; RTD civ. 2007. 574, obs. P. Jourdain ; RTD com. 2007. 441, obs. B. Bouloc). La Cour avait retenu la responsabilité du transporteur, rejetant le caractère irrésistible, car l'agression aurait pu être évitée si la SNCF avait pris toutes les dispositions suffisantes pour empêcher l'accès aux voitures couchettes par les autres passagers. En effet, le tueur était parvenu à déverrouiller la porte du wagon couchette puis le compartiment couchette où se trouvait la victime. Ces dispositions relevaient du possible.

L'arrêt du 23 juin 2011 semble *a priori* revenir sur cette conception de l'obligation de sécurité en adoptant une conception plus restrictive. Est-ce à dire que la rigueur manifestée par la jurisprudence à l'égard de la SNCF sur cette question de l'exonération en raison de la faute de la victime ou de la force majeure est terminée ? Est-ce à dire que toutes les agressions de passagers dans les trains, en dehors des compartiments couchettes, seront des cas de force majeure ? Une réponse négative s'impose : encore faudra-t-il caractériser l'imprévisibilité et surtout l'irrésistibilité.

La Cour de cassation semble retenir la responsabilité de la SNCF lorsque celle-ci avait la possibilité de prendre des mesures pour éviter le dommage, ce qui était le cas dans l'espèce de l'arrêt de 2006 et d'après la Cour, ne l'était pas dans l'espèce de l'arrêt de 2011.

Dans son arrêt du 23 juin 2011, la Cour de cassation remarque que le fait que le passager auteur de l'agression n'ait pas été contrôlé lors du parcours est sans incidence car les contrôleurs ne sont pas « *investis du pouvoir d'exclure du train un voyageur dépourvu de titre de transport* ». L'arrêt pourrait donc être justifié en droit... sauf que des voyageurs non munis de billets sont parfois obligés de descendre du train dans une gare, comme l'a d'ailleurs illustré un drame récent sur l'autoroute A7. En outre, est-il vraiment impossible pour le voyage en train, comme cela est fait en avion, de contrôler et vérifier si le voyageur possède des armes comme des couteaux ? Certes cela aurait un certain coût.

D'après la Cour de cassation, l'agression de l'arrêt du 23 juin présentait donc pour la SNCF les caractères de la force majeure, ce qui exclut l'indemnisation de la victime et de ses proches à qui il ne reste plus que la responsabilité délictuelle de l'agresseur - illusoire en l'espèce - et surtout le fonds de garantie des victimes du terrorisme et d'autres infractions. Enfin, il convient d'attendre d'autres arrêts pour voir si l'obligation de sécurité du transporteur de voyageurs ne protège plus le passager des risques d'une agression et si à l'impossible, nul - y compris la SNCF - n'est tenu.

3 - Prescription de l'action en responsabilité du transporteur

« L'expertise ordonnée en application de l'article L. 133-4 du code de commerce constitue une mesure conservatoire prise dans l'intérêt commun de tous ceux que l'état de la marchandise intéresse et la requête présentée pour obtenir cette expertise ne constitue pas une citation qui interrompt la prescription » (**Com. 5 avr. 2011, n° 10-15.852**, D. 2011. 1134, obs. X. Delpech ; RTD com. 2011. 632, obs. B. Bouloc ; JCP 2011. 1658, n° 9, obs. C. Legros ; RD transp. 2011. Comm. 97, obs. O. Staes ; RJDA 2011, n° 697). Voilà, en substance, l'enseignement de cet arrêt qui, pour la première fois de façon aussi nette à notre connaissance, statue sur l'absence d'effet de

la procédure prévue à l'article L. 133-4 du code de commerce sur la prescription de l'action. En l'espèce, un expéditeur confie à un voiturier le soin d'acheminer une marchandise. Celui-ci se substitue un autre voiturier. La machine est livrée le lendemain - 13 avril 2006 - avec les réserves portées sur la lettre de voiture relatives à son état. En application de l'article L. 133-4 du code de commerce, l'expéditeur demande au président du tribunal de commerce par requête du 7 novembre 2006 la désignation d'un expert qu'il obtient le 22 novembre 2006. L'expéditeur fait assigner devant le tribunal de commerce le 12 juillet 2007 le voiturier et son substitué, ces derniers soulevant l'irrecevabilité de l'action en raison de la prescription. La question se pose à la Cour de savoir si la requête en désignation d'un expert présentée par l'expéditeur sur le fondement de l'article L. 133-4 dans le délai d'un an à partir de la livraison a ou non interrompu la prescription. En d'autres termes, cette demande d'expertise peut-elle être assimilée à une citation en référé, expertise qui a un effet interruptif sur la prescription en vertu de l'article 2244 du code civil dans sa rédaction applicable à la date du transport ? La Cour répond par la négative. L'action a été introduite le 12 juillet 2007, soit plus d'un an après la livraison. Or, en application de l'article L. 133-6 du code de commerce, l'action pour avaries à laquelle peut donner lieu contre le voiturier le contrat de transport est soumise à une prescription annale à compter du jour où la marchandise a été remise au destinataire. Puisque, comme le décide la Cour, la demande d'expertise ci-dessus n'a aucun effet sur la prescription, l'action du voiturier est, par conséquent, prescrite. La décision du 5 avril ne souffre aucune contestation. L'absence d'effet interruptif de la désignation d'un expert en application de l'article L. 133-4 est somme toute logique.

II - TRANSPORT INTERNATIONAL

A - Juridiction compétente

1 - Transport maritime international : portée des clauses attributives de juridiction

Les spécialistes français du droit du transport et du droit du commerce international suivent avec attention les suites du feuilleton de l'opposabilité des clauses de compétence contenues dans un connaissement maritime au destinataire des marchandises, depuis les arrêts unifiant les positions de deux chambres de la Cour de cassation (V. Civ. 1^{re}, 16 déc. 2008, n° 07-18.834, D. 2009. 89, obs. X. Delpech, 972, obs. H. Kenfack, et 1557, obs. P. Courbe et F. Jault-Seseke ; Rev. crit. DIP 2009. 524, note F. Jault-Seseke ; RTD com. 2009. 643, obs. P. Delebecque ; Com. 16 déc. 2008, n° 08-10.460, D. 2009. 89, obs. X. Delpech, 972, obs. H. Kenfack, et 1557, obs. F. Jault-Seseke ; Rev. crit. DIP 2009. 524, note F. Jault-Seseke ; RTD com. 2009. 643, obs. P. Delebecque) et les premières applications jurisprudentielles (Rouen, 10 sept. 2009, n° 08/03137, D. 2011. 1445, obs. H. Kenfack ; Aix-en-Provence, 12 mai 2010, n° 09/05386, D. 2011. 1445, obs. H. Kenfack).

Le feuilleton continue même si les arrêts vont peut-être se suivre et se ressembler, appliquant la ligne tracée par la Cour de cassation. Sans revenir sur le débat de fond, il est opportun de rappeler brièvement le partage opéré entre les cas d'opposabilité avec ou sans le consentement du destinataire. Lorsqu'il a acquis le connaissement en succédant dans les droits et obligations du chargeur en vertu du droit national applicable, la clause attributive de juridiction qui y est insérée lui est opposable - comme elle l'est au chargeur - même s'il ne l'a pas acceptée. En revanche, s'il n'a pas succédé dans ces droits, son consentement doit être vérifié dans les conditions prévues par l'article 23 du règlement CE n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matières civile et commerciale, si celui-ci est applicable. Deux arrêts de cour d'appel appliquent cette directive.

Le premier, du 9 novembre 2011, concerne un contrat de transport maritime international entre Madagascar et la France, les parties ayant choisi la « *English High Court of Justice of London* » et

la loi anglaise, indépendamment de la soumission du contrat à la Convention de Bruxelles du 24 août 1924 originelle (**Aix-en-Provence, 2^e ch., 9 nov. 2011, n° 10/22956** , *Navire Elbfeeder*, RTD com. 2012. 217, obs. P. Delebecque ; DMF 2012. 247, obs. P. Delebecque). En l'espèce, toute la question était donc de savoir ce que décide cette dernière en la matière. La Cour relève que, selon un *affidavit* produit par le transporteur, le droit anglais assimile le destinataire à un ayant cause du chargeur qui succède de plein droit aux droits et intérêts de ce dernier. Il ressort de cet *affidavit* que le « porteur légal » d'un connaissement « *est la personne l'ayant en sa possession lorsqu'il s'agit d'un connaissement au porteur et suite à sa transmission* » et « *ce porteur acquiert non seulement le droit d'agir contre le transporteur mais est également soumis aux mêmes responsabilités... relatives au connaissement que s'il avait été à l'origine une partie au contrat* ». Conformément au même *affidavit*, le « porteur légal » d'un connaissement se trouve « *astreint à l'ensemble des termes et conditions figurant au verso du connaissement* », y compris la clause relative à la loi applicable et à la juridiction compétente. Dans ces conditions, la transmission de la clause au destinataire, même réel et non contractuel, est logique. La clause va donc jouer automatiquement : opposable de plein droit au destinataire, elle l'est également aux assureurs subrogés. La solution a été critiquée dans la mesure où elle aboutit, pour la France, à avoir deux régimes de la clause attributive de juridiction (V. P. Delebecque, préc.). En l'espèce, en application de cette solution, le contentieux échappe à la France.

Le second arrêt, du 7 septembre 2011 (**Aix-en-Provence, 8^e ch., sect. A, 7 sept. 2011, n° 09/06787** , *Navire Delmas Mascareignes*, DMF 2012. 252, obs. P. Delebecque), rendu sur renvoi du célèbre arrêt du 16 décembre 2008, décide que dès lors que le destinataire, en vertu de la loi allemande, n'est pas désigné par le connaissement ni porteur de ce dernier et qu'il est un tiers par rapport au contrat de transport, la clause attributive de compétence contenue dans le connaissement ne lui est pas opposable. Son action relève de la matière délictuelle, et seules les dispositions de l'article 5, 3, du règlement n° 44/2001 sont applicables. Il s'agit d'une simple application de la directive de la Cour de cassation ci-dessus évoquée, en laissant volontairement de côté la question relative à la responsabilité délictuelle.

2 - Transport aérien international de voyageurs : accident d'avion

Le drame de la Martinique de 2005 revient au-devant de l'actualité avec un arrêt du 7 décembre 2011 dont on pouvait se passer (**Civ. 1^{re}, 7 déc. 2011, n° 10-30.919** , D. 2012. 254, note P. Delebecque). Chacun se souvient que le 16 août 2005, un aéronef affrété par une compagnie aérienne américaine établie en Floride et exploité par une compagnie colombienne, en provenance de Panama City et à destination de Fort-de-France, s'est écrasé au Venezuela, causant la mort de tous ses occupants, pour la plupart originaires de la Martinique. Sur le fondement de la Convention de Montréal, certains ayants droit des victimes engagent une action en indemnisation contre le transporteur contractuel et le transporteur de fait devant la juridiction fédérale de Floride. Estimant ne pas être la plus appropriée pour connaître le litige, cette juridiction accueille la requête des défendeurs aux fins de dessaisissement pour cause de *forum non conveniens*, tout en imposant à ces derniers une série d'obligations, sous réserve que les ayants droit réintroduisent leur action en Martinique, lieu de destination du vol, dans un certain délai. Au début de l'année 2009, 669 des ayants droit des passagers décédés, certains parties à la procédure américaine, engagent, devant le tribunal de grande instance de Fort-de-France, une action conservatoire dans l'attente de la décision de la juridiction fédérale américaine et assignent devant cette juridiction le transporteur contractuel aux fins de voir déclarer l'incompétence internationale ou le défaut de pouvoir juridictionnel du juge français saisi. Le transporteur contractuel (la compagnie américaine) appelle en garantie le transporteur de fait (la compagnie colombienne) et ses assureurs. Après avoir joint les instances, le tribunal de Fort-de-France déclare recevable la demande et refuse de se dessaisir du litige, refus validé en appel. La Cour de cassation censure cette décision. Elle décide que « *l'option de compétence ouverte au demandeur par les articles 33, § 1, et 46 de la Convention de Montréal s'oppose à ce que le litige soit tranché par une juridiction également compétente, autre que celle qu'il a choisie. En effet, cette option, qui a été assortie d'une liste limitative de fors compétents afin de concilier les intérêts en présence, implique, pour satisfaire aux objectifs de prévisibilité, de sécurité et d'uniformisation poursuivis par la Convention de Montréal, que le demandeur dispose,*

et lui seul, du choix de décider devant quelle juridiction le litige sera effectivement tranché, sans que puisse lui être opposée une règle de procédure interne aboutissant à contrarier le choix impératif de celui-ci ». La cassation est opérée au double visa des articles 33, § 1, et 46 de la Convention de Montréal. En vertu du premier de ces textes, l'action en responsabilité contre le transporteur doit être portée, au choix du demandeur, sur le territoire d'un des Etats parties, 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. Le second texte dispose que « *toute action en responsabilité (contre le transporteur de fait) doit être portée, au choix du demandeur, sur le territoire d'un des Etats parties, soit devant l'un des tribunaux où une action peut être intentée contre le transporteur contractuel... soit devant le tribunal du domicile du transporteur de fait ou du siège principal de son exploitation ».* Il ressort de ces textes que les demandeurs à l'action bénéficient dans tous les cas d'une option. D'une part, contre le transporteur de droit, ils peuvent agir soit devant le tribunal de son domicile (en Floride) soit devant celui du lieu de destination prévue (Fort-de-France). D'autre part, contre le transporteur de fait, ils ont le choix entre le tribunal du domicile du transporteur de droit, du lieu de destination mais aussi du transporteur de fait. Il convient de préciser que l'article 39 de la Convention de Montréal définit le transporteur de fait comme celui « *qui effectue, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel, tout ou partie d'un transport, mais n'est pas, en ce qui concerne cette partie, un transporteur successif au sens de la présente convention ».*

Au regard de l'ensemble de ces textes, la solution donnée par la Cour de cassation dans l'arrêt du 7 décembre 2011 est parfaitement justifiée. Elle penche vers le caractère exclusif de l'article 33, seules les juridictions visées par ce texte pouvant avoir compétence pour trancher le litige contre le transporteur aérien (V. déjà à propos de l'art. 28 Conv. Varsovie, devancier de l'art. 33, Civ. 1^{re}, 11 juill. 2006, n° 04-18.644, Bull. civ. I, n° 379 ; D. 2006. 2055, obs. X. Delpech ; RTD com. 2006. 703, obs. P. Delebecque). En outre, elle réaffirme sans ambiguïté que l'option appartient exclusivement au demandeur : c'est lui seul qui dispose du choix de décider devant quelle juridiction le litige sera effectivement tranché, entre toutes les juridictions potentiellement compétentes, et aucune règle de procédure interne ne peut contrarier ce choix.

Cette solution va au-delà du cas d'espèce : comme le précise la Cour de cassation, elle concilie les intérêts en présence et satisfait aux objectifs de prévisibilité, de sécurité et d'uniformisation poursuivis par la Convention de Montréal. Certes, elle est aussi favorable aux victimes de l'espèce, les juridictions américaines étant considérées comme plus soucieuses de leurs intérêts en termes d'indemnisation. En définitive, il est temps pour les ayants droit des passagers, qui vivent avec la douleur permanente de ce terrible accident, d'obtenir une juste indemnisation des tribunaux.

3 - Transport aérien international de marchandises : pertes et avaries

L'article 33 ci-dessus évoqué de la Convention de Montréal est également au centre de l'arrêt du 8 novembre 2011, la Cour apportant un éclaircissement relatif à la compétence du tribunal du « *lieu où le transporteur possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu* ». En l'espèce, un expéditeur confie l'acheminement de produits vétérinaires de Lyon (France) à Skovlund (Danemark) à un transporteur qui délègue le transport aérien Roissy/Copenhague à un autre transporteur. En raison du non-respect des instructions relatives à la température, la marchandise parvient en avarie totale. L'assureur marchandise et l'expéditeur assignent le transporteur qui appelle en garantie le transporteur substitué aérien devant le tribunal de commerce de Pontoise dans le ressort duquel se trouve le siège social du premier. Les transporteurs soulèvent l'incompétence de cette juridiction, rejetée par la cour d'appel au motif que le transporteur aérien a son siège social à Stockholm, mais un établissement secondaire à Roissy, et que le représentant du transporteur aérien, sur un papier à en-tête de son entreprise, a attesté que les colis litigieux avaient été pris en charge à Roissy, situé dans le ressort du tribunal de commerce de Pontoise. La censure de la Cour de cassation intervient au motif que, pour décider de la compétence territoriale du lieu où le transporteur possède un établissement, les juges doivent rechercher si le contrat de transport relevant de la Convention de Montréal a été conclu par le soin de cet établissement, la simple attestation de prise en charge de colis litigieux rédigée sur papier à en-tête n'étant pas suffisante (Com. 8 nov. 2011, n° 10-28.069, D. 2011. 2862, obs. X. Delpech ; RTD com. 2012. 187, obs. B.

Bouloc, et 216, obs. P. Delebecque ; Bull. transp. 2011. 683 ; RJDA 2012, n° 288). Cette décision ne souffre aucune contestation. On ne peut pas ramener l'exigence de l'établissement ayant conclu le contrat à une simple attestation, laquelle ne constitue pas une preuve suffisante de la conclusion du contrat par ledit établissement, qui doit avoir l'aptitude à accomplir les actes juridiques notamment vendre des billets et rédiger une lettre de transport aérien (LTA). Deux situations sont envisageables en pratique. Si une LTA constatant le contrat de transport mentionne le siège de l'établissement l'ayant conclu, alors la preuve est incontestable. Dans le cas contraire - l'émission d'une LTA n'étant pas obligatoire - la liberté de preuve s'applique, et la situation est complexe : tout élément peut emporter la conviction des juges, sous réserve qu'il soit incontestable, ce qui n'est pas le cas de la simple attestation de l'arrêt du 8 novembre 2011.

B - Loi applicable

Gens de mers : contrat de travail de marin

Comment déterminer la loi applicable au contrat de travail de marin ? Y a-t-il une hiérarchie entre les critères prévus par l'article 6 de la Convention de Rome sur la détermination de la loi applicable au contrat de travail ? L'arrêt de la Cour de justice du 15 décembre 2011 est d'importance (CJUE 15 déc. 2011, n° C-384/10, Jan Voogsgeerd c/ Navimer, D. 2012. 155 ; Dr. soc. 2012. 315, obs. P. Chaumette ; RDT 2012. 115, obs. F. Jault-Seseke ; RMCUE 2012. 336, chron. A. Cudennec, O. Curtil, C. De Cet-Bertin, G. Guéguen-Hallouët et V. Labrot ; DMF 2012. 219, obs. P. Chaumette). En l'espèce, un marin hollandais, chef mécanicien, conclut à Anvers, au siège d'une société belge, Naviglobe NV, un contrat de travail avec Navimer, une société luxembourgeoise armant des navires, ces deux sociétés ayant le même directeur. Les parties ont choisi comme loi applicable au contrat le droit luxembourgeois, pavillon des navires sur lesquels ils naviguent en mer du Nord. Le marin est rémunéré par la société luxembourgeoise, affiliée à la sécurité sociale du même Etat. Il ne travaille pas uniquement en Belgique, ne prouve pas qu'il a été mis à disposition de Naviglobe, même s'il en reçoit les instructions et a toujours embarqué et débarqué à Anvers. Le marin est

licencié et conteste devant les juridictions belges son licenciement. Il obtient que l'Arbeidshof te Antwerpen (Cour « d'appel » du travail d'Anvers) se déclare compétente. Cette dernière applique le droit luxembourgeois et constate la prescription de l'action en indemnisation, le délai de trois mois étant écoulé. La Hof van Cassatie (Cour de cassation) sursoit à statuer, posant plusieurs questions préjudicielles à la Cour de justice de l'Union européenne, relatives, notamment, à l'établissement d'embauche du salarié. Est-ce celui qui a conclu le contrat de travail ou celui où il reçoit les instructions ? Cet établissement doit-il avoir la personnalité juridique ? L'établissement d'une société ayant des liens avec l'employeur doit-il être considéré comme établissement d'embauche ?

Le texte applicable au contrat individuel de travail de l'espèce est l'article 6 de la Convention de Rome qui dispose : « 1. Nonobstant les dispositions de l'article 3, dans le contrat de travail, le choix par les parties de la loi applicable ne peut avoir pour résultat de priver le travailleur de la protection qui lui assurent les dispositions impératives de la loi qui serait applicable, à défaut de choix, en vertu du § 2 du présent article. 2. Nonobstant les dispositions de l'article 4 et à défaut de choix exercé conformément à l'article 3, le contrat de travail est régi : a) par la loi du pays où le travailleur, en exécution du contrat, accomplit habituellement son travail, même s'il est détaché à titre temporaire dans un autre pays, ou b) si le travailleur n'accomplit pas habituellement son travail dans un même pays, par la loi du pays où se trouve l'établissement qui a embauché le travailleur, à moins qu'il ne résulte de l'ensemble des circonstances que le contrat de travail présente des liens plus étroits avec un autre pays, auquel cas la loi de cet autre pays est applicable ».

C'est plus particulièrement l'article 6, 2, qui est concerné et, une fois de plus (V. déjà récemment dans le même sens l'importante décision Heiko Koelzsch, CJUE 15 mars 2011, n° C-29/10, D. 2011. 957, et 2434, obs. L. d'Avout ; Rev. crit. DIP 2011. 447, note F. Jault-Seseke ; RTD civ. 2011. 314, obs. P. Rémy-Corlay ; RTD eur. 2011. 476, obs. E. Guinchard ; Dr. soc. 2011. 849, obs. E. Grass), la Cour de justice impose une hiérarchie entre les critères de cet article, la priorité étant accordée au critère du lieu du travail du salarié par rapport à celui de son établissement d'embauche. Ainsi, le critère de rattachement du contrat de travail, au lieu où le travailleur accomplit habituellement son travail, doit être prioritaire, son application excluant la prise en considération du critère subsidiaire du lieu du siège de l'établissement qui a embauché le

travailleur. Cela a au moins le mérite de la simplicité et de la cohérence. L'arrêt précise ce critère du lieu de l'accomplissement habituel du travail qui doit être entendu comme celui dans lequel ou à partir duquel le travailleur exerce effectivement ses activités professionnelles et, en l'absence de centre d'affaires, celui dans lequel il accomplit la majeure partie de ses activités (V. pts 36 à 38). Elle ajoute que, s'agissant d'un travail maritime, il appartient à la juridiction saisie d'établir dans quel Etat est situé le lieu à partir duquel le travailleur effectue ses missions de transport, reçoit les instructions de ses missions et organise son travail, ainsi que le lieu où se trouvent ses outils de travail (pts 38 et 39).

Cet arrêt est important à plus d'un titre. En premier lieu, la solution est favorable aux travailleurs mobiles, chauffeurs routiers ou marins : l'immatriculation du navire, son pavillon n'importe plus (P. Chaumette, préc.). En deuxième lieu, les interprétations rendues par la Cour de justice sur la Convention de Rome sont rares depuis l'entrée en vigueur du premier protocole sur l'interprétation du 19 décembre 1988. Enfin, même s'il est rendu sous l'empire de la Convention de Rome, sa solution reste d'actualité avec le règlement Rome I qui précise, comme la précédente, qu'à défaut de choix exercé par les parties, le contrat de travail est régi par la loi du pays dans lequel ou, à défaut, à partir duquel le travailleur accomplit habituellement son travail (Règl. n° 593/2008, 17 juin 2008, art. 8, 2. Sur ce règl. H. Kenfack, JDI 2009. 3).