



Article scientifique

Article

1995

Published version

Open Access

This is the published version of the publication, made available in accordance with the publisher's policy.

Transport successif et transport de fait en droit aérien international

Marchand, Sylvain

How to cite

MARCHAND, Sylvain. Transport successif et transport de fait en droit aérien international. In: European transport law, 1995, n° 5, p. 25–52.

This publication URL: <https://archive-ouverte.unige.ch/unige:45139>

Editor - Editeur - Herausgeber
Direttore - Uitgever

Director of the Economic Section - Directeur pour
l'Economie - Direktor der Wirtschaftlichen Abt. -
Direttore per l'economia - Directeur econom. afd. -
Director de asuntos economicos

Secretary

Robert H. WIJFFELS, Advocaat,
Maria-Henriettelei 1, 2018 Antwerpen, België

Roger DE BORGER,
Secrétaire général du Ministère des Communica-
tions - Secretaris-Generaal van het Ministerie van
Verkeerswezen

Marie-Paule SERCK, Doctor iuris

EDITORIAL STAFF

I. DE WEERDT, Ondervoorzitter in de Rechtbank van Koophandel, Antwerpen - Bea SCHOONJANS, Raadsheer, Hof van Beroep, Gent - L. VERMOTE, Hoofdadministrateur bij het Secretariaat-Generaal van de Raad van Ministers van de Europese Unie, Brussel - J. ERDMINGER, Director, Directorate-General of Transport, European Commission, Brussels - A. OPPENHEIMER, Barrister, Gateshead - T.C.M. HOWARD, Solicitor, London - L. WIJFFELS, Advocaat, Antwerpen - J. VAN DE VELDE, Hoofd van de Dienst Wetgeving van het Bestuur van het Zeewezen en de Binnenvaart, Brussel - Dr. B. LAUDIEN, Sozietät Wessing Berenberg-Gossler Zimmermann Lange, Hamburg - Ph. LAMARCHE, Licencié en droit et en sciences économiques appliquées - P. LAURIJSSEN, Advocaat, Antwerpen - G. HUYGHE, Advocaat, Antwerpen.

EUROPEAN UNION

Baron J. MERTENS de WILMARS, Past-President of the Court of Justice of the European Community - W. DE CLERCQ, Past-Commissioner at the Commission of the European Community - K. VAN MIERT, Commissioner at the Commission of the European Community - Dr. C. O. LENZ, Generalanwalt am Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaft.

AUSTRALIA

The Honourable Clive EVATT. Q.C., Sidney.

BELGIË - BELGIQUE

S.A.R. LE PRINCE ALBERT de Belgique - H. DE CROO, Oud-Minister van Verkeerswezen en van Buitenlandse Handel - G. FRANCK, Deken van de Belgische Nationale Orde van Advocaten - A. ROEVENS, Gewezen Eerste Voorzitter, Hof van Beroep, Antwerpen - M. NAULAERTS, Gewezen Raadsheer, Hof van Cassatie van België - J. VAN RYN, Professeur émérite, Ancien Bâtonnier, Bruxelles - R. JANSSENS, Gewezen Raadsheer, Hof van Cassatie van België - W. VANDERPERREN, Gewezen Directeur-Generaal van het Bestuur van de Luchtvaart - F. DE CONINCK, Legal Advisor Sabena, Brussels - Yolande DE BOUVER, Directeur adjoint à l'Institut du Transport Routier.

CANADA

N. MATTE, Directeur honoraire de l'Institut de Droit Aérien et Spatial de l'Université McGill, Avocat, Montréal - R.H. MANKIEWICZ, Professeur, Montréal - W. TETLEY, Professor McGill University, Montréal - Messrs. LANGLOIS, ROBERT, GAUDREAU, Avocats, Québec.

CHINA

S. DIHUANG, China Council for the Promotion of International Trade, Maritime Arbitration Commission, Beijing - M. YUQUN, Attorney at Law, Department of Legal Affairs of Sinotrans, Beijing - L. SHUJIAN, Secretary-General, China Maritime Arbitration Commission, Beijing.

COLUMBIA

LLERAS DE LA FUENTE, Abogado, Senora del Rosario.

CROATIA

Zdenko KOCIAN, Doctor Juris, Zagreb.

DENMARK

K. REGNARSEN, Advokat Møderet for Højesteret, København - P. EKELEND, Advokat (admitted to the bar of the Supreme Court of Denmark), København - J. A. MIKKELSEN, Advokat, Dragsted, København.

DEUTSCHLAND

Dr. K.D. BUNDSCHUH, Vorsitzender Richter Bundesgerichtshof, Karlsruhe - Prof. Dr. jur. J. G. HELM, Universität Erlangen, Nürnberg - Dr. HERING, Bundesrichter, Berlin - Dr. G. KOEHLER, Rechtsanwalt und Notar, Bremen - Dr. J. TRAPPE, Rechtsanwalt, Hamburg - Dr. P. WRIEDE, Vorsitzender Richter Oberlandesgericht, Hamburg - Prof. Dr. R. HERBER, Institut für Seerecht und Seehandelsrecht, Universität, Hamburg.

EGYPT

A.R. MOUSSA, Barrister at Law, Cairo.

ESPAÑA

I. ARROYO-MARTINEZ, Abogado, Catedrático de Derecho Mercantil, Madrid y Barcelona - J. L. GONÍ, Abogado, Madrid - F. SANCHEZ-GAMBORINO, Abogado, Madrid - R.A. GONZALES-LEBRERO, Abogado, Madrid.

FINLAND

Prof. H. HONKA, Åbo Akademi University.

A. J. Poussier
Professeur Stettin-
cordialement
Sylvain

Transport successif et transport de fait en droit aérien international

Sylvain MARCHAND
Docteur en droit
Avocat au barreau de Genève

I. Introduction

1. Une opération de transport international aérien fait souvent intervenir plusieurs transporteurs, soit parce que le transporteur initial sous-traite une partie ou la totalité du transport qui lui est confié, soit parce que le transport doit être exécuté en plusieurs étapes confiées à des transporteurs différents. Ces deux facteurs se combinent fréquemment, l'un des transporteurs sous-traitant l'exécution de la partie du transport dont il est en charge. Un frappant exemple de pluralité de transporteurs, illustrant la combinaison de ces deux facteurs, nous est offert par l'arrêt américain *Lufthansa German Airlines v. American Airlines inc. and GMD* (Ci-après *Lufthansa v. AA et GMD*), du 26 mai 1992⁽¹⁾: L'expéditeur Malca-Amit Far East Ltd a conclu un contrat de transport avec Lufthansa portant sur le transport de bijoux de Hong Kong à St Thomas (USA) via New York. Conformément à ce qui avait été prévu par les parties au contrat initial, Lufthansa exécuta la première partie du transport, puis remit la marchandise à American Airlines pour la deuxième partie du transport, de New York à St Thomas. Au lieu du vol direct New York-St Thomas initialement prévu, American Airlines chargea la marchandise sur un vol New York-San Juan (Puerto Rico), et, sans en référer aux parties au contrat initial, sous-traita à la Compagnie GMD le transport de San Juan à St. Thomas. La marchandise fut perdue pendant cette dernière phase du transport.

2. Face à un tel état de fait, de nombreuses questions juridiques se posent: les trois contrats suscités par ce transport⁽²⁾ doivent-ils être considérés comme des contrats distincts ou comme une configuration contractuelle unique? L'expéditeur a-t-il des droits directs contre GMD⁽³⁾? GMD bénéficie-t-elle des limitations de responsabilité prévues par la Convention de Varsovie, alors

Je remercie le fonds national de la recherche pour son soutien financier et Melle Sophie Marchand pour son aide informatique et ses commentaires éclairés.

⁽¹⁾ (DC VI) 797 F Supp 446.

⁽²⁾ Le contrat initial entre l'expéditeur et Lufthansa, qui désignait American Airlines comme transporteur successif, le contrat de sous-traitance Lufthansa – American Airlines, et le contrat American Airlines – GMD.

⁽³⁾ En l'espèce, le cas pose des problèmes complexes de qualité pour agir, puisque c'est Lufthansa qui agit contre GMD et American Airlines, après s'être fait céder les droits de l'assureur Delvag, subrogé lui-même aux droits de l'expéditeur. Fondamentalement, c'est pourtant bien des droits de l'expéditeur qu'il s'agit: "Lufthansa submits that it has standing to maintain

que l'étape à San Juan n'était pas prévue par les parties au contrat initial, et que la partie du transport New York - St Thomas n'est pas internationale⁽⁴⁾? Dans quelle mesure les termes du contrat passé entre American Airlines et GMD interviennent-ils dans le rapport entre GMD et l'expéditeur⁽⁵⁾?

3. Ce type de questions se retrouve en cas de pluralité de transporteurs quel que soit le mode de transport, et les Conventions du transport international sont riches en solutions différentes. Une synthèse des différentes approches possibles permettra de situer les solutions de la Convention de Varsovie, elles-mêmes très diverses, dans un contexte logique plus général, avant d'examiner plus en détail les hypothèses de pluralité de transporteurs prévues par le droit aérien international.

II. Les quatre types de solutions du droit du transport international

4. Lorsqu'un état de fait implique plusieurs transporteurs, quatre approches juridiques sont possibles. Dans un premier temps, la distinction doit être faite entre une opération globale et une série d'opérations distinctes. Si l'opération est considérée dans sa globalité, trois solutions sont envisageables: soit les transporteurs sont solidairement responsables de l'ensemble de l'opération (solution de la solidarité), soit un transporteur est globalement responsable et les autres uniquement pour la partie du transport dont ils se sont effectivement chargés (solution du parapluie), soit enfin chaque transporteur n'est responsable que pour la partie du transport dont il s'est effectivement chargé (solution du relais). Si l'opération n'est pas considérée comme une opération globale, chaque transporteur répond en vertu du contrat autonome qui le lie à l'expéditeur ou au voyageur. Il ne s'agit pas d'un cas de pluralité de transporteurs mais de plusieurs cas impliquant chacun un seul transporteur (solution du morcellement).

A. *Un pour tous, tous pour un: la solution de la solidarité*

5. Cette approche suppose:

- que l'opération soit considérée comme une opération globale, ce qui signifie que le point de départ et le point de destination pertinent dans l'examen de l'internationalité du transport sont le point de départ initial et le point de destination finale sans tenir compte des étapes intermédiaires;

this action because Delvag ceded to Lufthansa its rights and obligations arising out of Delvag's payment of US 83, 129.00 to Malca Almit (...) Delvag ratified the instant lawsuit and consents to be named as plaintiff (...) The Court accepts Delvag's ratification of the instant action" (797 Fed. Supp. 452 et 453).

(4) L'argument du demandeur est le suivant: "Lufthansa further contends that since the transportation of the goods by GMD was never contemplated by the parties, the international nature of the transportation was destroyed when the contract with GMD was entered into" (797 Fed. Supp. 449).

(5) GMD agissait en effet sur la base d'une lettre de transport aérien distincte, n'indiquant ni le point de départ initial, ni la valeur particulière de la marchandise.

– que chaque transporteur soit solidairement responsable de l'ensemble du transport, même s'il n'était pas en charge de la marchandise ou du passager lorsque le fait constitutif de responsabilité est survenu.

a. *Transport par route et par rail*

6. La solution de la solidarité a été adoptée en matière de transport par route et par rail, en cas de transport successif. Selon l'article 34 CMR⁽⁶⁾ en effet, "*Si le transport régi par un contrat unique est exécuté par des transporteurs routiers successifs, chacun de ceux-ci assume la responsabilité de l'exécution du transport global*". Une règle similaire est prévue par les art. 35 CIM et 34 CIV⁽⁷⁾. Cette solution extrême est cependant tempérée d'un point de vue procédural par la restriction du cercle des transporteurs ayant qualité pour défendre dans une action intentée par l'expéditeur ou le destinataire⁽⁸⁾. L'idée de la solidarité se retrouve néanmoins dans le fait que l'action en responsabilité peut être intentée contre tout transporteur à titre reconventionnel ou à titre d'exception, et dans le fait que les transporteurs se répartissent entre eux le risque d'insolvabilité d'un des leurs⁽⁹⁾.

7. D'un point de vue législatif, une telle solution suppose:

– Une définition relativement formelle de la notion de transporteur successif. Rigoureuse pour les transporteurs, la solution de la solidarité doit être prévisible. Même si la jurisprudence tend à assouplir le formalisme prévu par ces Conventions⁽¹⁰⁾, un transporteur ne devient transporteur successif que s'il accepte la lettre de voiture initiale et la marchandise. La solution de la solidarité ne s'impose pas à un transporteur participant à un transport sur la base d'une lettre de voiture distincte de la lettre de voiture initiale⁽¹¹⁾;

– Une réglementation précise des rapports internes entre transporteurs. La solidarité assumée par un transporteur qui n'était pas en charge de la marchandise lorsque le fait constitutif de responsabilité est survenu implique un droit de recours interne entre transporteurs. Les articles 37 à 40 CMR, comme les articles 59 à 64 CIM et 56 à 61 CIV réglementent en détail les modalités de ce recours.

⁽⁶⁾ Convention relative au transport international de marchandises par route, Genève 1956, RO 1970, p. 851 (ci-après CMR). Sur la réglementation du transport successif selon cette Convention, cf. Marchand, in: ETL 1995, p. 577.

⁽⁷⁾ CIM: Convention concernant le transport international par chemin de fer, 1980, annexe 2: Convention concernant le transport de marchandises par chemin de fer, RO 1985 p. 522; CIV: Convention concernant le transport international par rail, 1980, annexe 1: Convention concernant le transport de voyageurs par chemin de fer, RO 1985, p. 545.

⁽⁸⁾ Art. 36 CMR; art. 55 ch. 3 CIM; art. 51 ch. 3 CIV.

⁽⁹⁾ Art. 37 et 38 CMR; art. 55 ch. 5 et 60 ch. 2 CIM; art. 51 ch. 5 et 57 ch. 3 CIV.

⁽¹⁰⁾ Voir l'analyse de jurisprudence de Muller, in: ETL 1988, p. 726-732.

⁽¹¹⁾ Cf. par exemple Bundesgerichtshof, 24. 10. 1991, in: ETL 1992, p. 839.

b. Transport par air

8. La Convention de Varsovie⁽¹²⁾ n'adopte que très partiellement l'approche de la solidarité en cas de transport successif de bagages ou de marchandises. Selon l'article 30.3 CVTA en effet, le premier transporteur et le transporteur ayant effectué la partie du transport donnant lieu au litige sont solidairement responsables vis-à-vis de l'expéditeur, alors que le dernier transporteur et le transporteur ayant effectué la partie du transport donnant lieu au litige sont solidairement responsables vis-à-vis du destinataire. L'arrêt *Saiyed v. Transmediterranean Airways*⁽¹³⁾ illustre cette solidarité: un importateur d'objets pakistanais n'a reçu la marchandise qu'après la période de Noël, contrairement à ce qui était prévu par le contrat de transport. Il a agi en réparation du préjudice contre les trois transporteurs qui s'étaient succédé. Le dernier transporteur, qui s'était chargé du transport (non international) de Detroit à Muskegon, a fait valoir qu'il n'avait lui-même reçu la marchandise du transporteur précédant qu'après Noël, et qu'il devait par conséquent être mis hors de cause. La cour a rejeté cet argument: le transport devait être considéré comme une opération globale au sens de l'article 1.3 CVTA et le dernier transporteur répondait du retard vis-à-vis du destinataire conformément à l'article 30.3 CVTA.

9. La Convention de Varsovie ne propose cependant pas de définition formelle de la notion de transporteur successif, mais plutôt une interprétation basée sur l'appréciation des faits⁽¹⁴⁾. Elle ne prévoit pas de règle spécifique quant au régime interne entre transporteurs, et les règles générales de la Convention de Varsovie relatives à la responsabilité du transporteur aérien ne sont pas applicables entre transporteurs. Ces règles ont notamment été écartées dans l'arrêt *Connaught v. Air Canada*⁽¹⁵⁾: l'expéditeur agissait contre le premier transporteur en raison d'un retard qui avait causé la destruction d'une cargaison de médicaments. Le premier transporteur a appelé en cause le transporteur responsable de ce retard, mais celui-ci a fait valoir les articles 26 (réception de la marchandise sans protestation) et 29 CVTA (prescription de deux ans dès l'arrivée à destination). La cour a considéré que ces disposi-

(12) Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport international par air, Varsovie 1929, RO 13, 656 ci-après Convention de Varsovie, CVTA.

(13) (1981, WD Mich.) 509 Fed. Supp. 1167. Voir également *Seth v. British Overseas Airways Corp.*, (DC Mass 1963) 216 Fed. Supp. 244; confirmé in: 329 F.2d 302: le dernier transporteur est responsable vis-à-vis du destinataire même lorsque les bagages ont été perdus par le transporteur précédent. Le destinataire au sens de l'art. 30.3 CVTA est le destinataire mentionné dans la lettre de transport aérien, même s'il n'est pas le destinataire réel mais un simple intermédiaire: *Bourgeois*, FJS 1089, p. 19.

(14) Cf. *infra*, III A.

(15) 94 Dom. L. Rep 3rd 586 (Ontario High Ct 1978), 1980 Air Law, 37; 15 Avi 17705. Voir également *Cie d'Aviation Pakistan International Airlines c. Cie Air Inter*, 1981 RFDA 142 et *Vibra v. Air Alitalia*, 1986 Air Law 281. Les règles applicables aux rapports entre usager et transporteur ne sont certes pas adéquates en ce qui concerne les rapports entre transporteurs, mais on peut regretter du point de vue de l'uniformisation du droit que la Convention de Varsovie ne prévoie pas de règles spécifiques, comme la CMR.

tions ne s'appliquaient pas dans les rapports internes entre transporteurs, qui sont soumis au droit national applicable.

B. Tous pour un, passe devant: la solution du parapluie

10. Cette approche suppose:

- que l'opération soit considérée comme une opération globale;
- que le transporteur ayant contracté en premier lieu avec l'expéditeur ou le passager soit responsable de l'ensemble du transport, qu'il ait effectué la partie litigieuse du transport ou non.

Cette solution est la plus fréquemment retenue par les Conventions ou la pratique du transport international, et permet à l'usager du transport (expéditeur ou passager) d'avoir un répondant contractuel clairement défini.

a. Transport par route

11. En matière de transport par route, cette solution, non prévue par la CMR, est fréquemment retenue par les tribunaux lorsque les conditions formelles du transport successif ne sont pas réunies⁽¹⁶⁾. Si un expéditeur confie une marchandise à un transporteur et si celui-ci sous-traite en partie ou totalement le transport à d'autres transporteurs qui agissent sur la base de lettres de voiture distinctes, ces derniers sont les auxiliaires du transporteur initial qui répond de leurs faits vis-à-vis de l'expéditeur.

b. Transport maritime, transport multimodal

12. La solution du parapluie se retrouve en matière maritime dans la Convention de Hambourg⁽¹⁷⁾. Selon l'article 10 alinéa 1 CH: "*Lorsque l'exécution du transport ou d'une partie du transport a été confiée à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport par mer, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente Convention*". Les règles de La Haye-Visby⁽¹⁸⁾ restent muettes en la matière, et la question de la pluralité de transporteurs est soumise aux règles non uniformes des droits nationaux et aux stipulations

⁽¹⁶⁾ Voir notamment Bundesgerichtshof 24.10.1991, in: ETL 1992, p. 839; Oberster Gerichtshof Oesterreich 4.6.1987 in: ETL 1988, p. 714. La pratique contractuelle selon laquelle le premier transporteur est responsable de l'ensemble du transport et sous-traite sur la base de lettres de voiture distinctes est d'usage dans les pays du Benelux, alors que la solution du transport successif telle qu'elle est prévue par l'art. 34 CMR est plus usuelle dans les pays anglo-saxons: cf. Clarke, p. 270; Marchand, in ETL, 1995, p. 585.

⁽¹⁷⁾ Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, Hambourg 1978, non ratifiée par la Suisse (ci-après CH).

⁽¹⁸⁾ Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Bruxelles, 1924, RO 1954 776; Protocole portant modification de la Convention de 1924, Bruxelles, 1968, RO 1977 1077; Protocole portant modification de la Convention de 1924 telle qu'amendée en 1968, Bruxelles 1979, RO 1988 927.

contractuelles des parties⁽¹⁹⁾. La solution du parapluie s'applique en cas de connaissance direct pur, par lequel le transporteur contractuel engage sa responsabilité pour l'ensemble d'un transport opéré par plusieurs transporteurs successifs⁽²⁰⁾. Ce type de connaissance reste cependant rare en pratique, les connaissances directs les plus courants comprenant une clause de responsabilité individuelle, rendant chaque transporteur responsable uniquement de la partie du transport dont il est en charge⁽²¹⁾.

13. La Convention sur le transport multimodal⁽²²⁾ comme les règles CCI en la matière⁽²³⁾, reposent également sur la logique du parapluie, l'opérateur de transport multimodal répondant de l'ensemble du transport⁽²⁴⁾. La solution du parapluie est enfin adoptée par la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages⁽²⁵⁾, dont l'article 4 prévoit que le transporteur reste responsable pour l'ensemble du transport, même si tout ou partie de ce transport a été confié à un transporteur substitué.

c. Transport aérien

14. En matière de transport aérien la solution du parapluie est adoptée dans deux hypothèses:

- A titre exceptionnel, en cas de transport successif de passagers, lorsque le transporteur initial a pris l'engagement exprès de répondre de l'ensemble du transport⁽²⁶⁾;

⁽¹⁹⁾ Honnold, in: JMLC 1993, p. 75-109, not. p. 86 en tire un argument en faveur de la ratification de la Convention de Hambourg: "The Hague Rules do not address problems that arise from transshipment; the result has been uncertainty and conflicting rules in the various jurisdictions along the cargo's route".

⁽²⁰⁾ Ainsi dans l'arrêt Anders Maerst publié in: (1986) Lloyd's Rep.1, p. 483, la marchandise (des chaudières à vapeur) a été transportée de Baltimore à Hong Kong par un premier transporteur, puis de Hong Kong à Shanghaï par un second transporteur. Durant cette seconde partie du voyage, l'une des chaudières tomba à la mer et la seconde fut endommagée. L'expéditeur a agi avec succès contre le premier transporteur, qui avait émis un connaissance direct pour le transport de Baltimore à Shanghaï. Le transport étant considéré comme une seule opération, l'étape intermédiaire à Hong Kong n'a pas été prise en considération pour la détermination du droit applicable, et les limitations de responsabilité ont été déterminées selon la COGSA, et non selon les règles de La Haye-Visby auxquelles renvoyait le "Carriage of Goods by Sea Order of 1980 (Hong Kong)". Voir également Cour d'appel d'Aix, 25 mai 1977, in: DMF 1978, p. 89. Au sujet des connaissances directs, voir Tetley, p. 926; Selvig, Through-carriage and On-carriage of Goods by sea, 27 AJCL 369.

⁽²¹⁾ Tetley, p. 930.

⁽²²⁾ Convention des Nations Unies sur le transport international multimodal de marchandises, Genève 1980, pas encore entrée en vigueur. On en trouve le texte in: Tetley, appendix A 4.

⁽²³⁾ Règles CNUCED/ CCI applicables aux documents de transport multimodal, publ. CCI n° 481.

⁽²⁴⁾ Zuellig, p. 79.

⁽²⁵⁾ RO 1988, p. 1144. Ci-après Convention d'Athènes.

⁽²⁶⁾ Art. 30 al. 2 CVTA in fine. Les tribunaux sont cependant réticents à admettre une telle stipulation expresse: cf. Orent v. Sabena (DC NY 1962), 8 Avi. 17273; Riedieger v. TWA

– A titre de règle impérative, lorsque le transporteur contractuel fait appel pour l'exécution du transport à un transporteur de fait qui n'est pas un transporteur successif. Cette situation fait l'objet de la Convention de Guadalajara⁽²⁷⁾ qui, en son article II, prévoit que *"le transporteur contractuel et le transporteur de fait sont soumis aux règles de la Convention de Varsovie, le premier pour la totalité du transport envisagé dans le contrat, le second seulement pour le transport qu'il exécute"*. Les actes et omissions du transporteur de fait sont alors imputables au transporteur contractuel⁽²⁸⁾.

d. Parapluie imperméable ou parapluie percé?

15. En toutes hypothèses, le transporteur qui était en charge de la marchandise ou du passager au moment de l'événement litigieux répondra du dommage en dernier lieu. Une question difficile et souvent mal réglée par les textes du transport international, est la question de savoir si ce transporteur répond directement vis-à-vis du passager, de l'expéditeur ou du destinataire, ou s'il ne répond que vis-à-vis du transporteur contractuel responsable de l'ensemble du transport, dans le cadre des rapports internes entre ces deux transporteurs. D'un point de vue plus général, il s'agit de la question classique des droits du maître contre le sous-traitant. En d'autres termes, le parapluie est-il imperméable ou s'agit-il au contraire d'un parapluie percé?

– En matière de transport par route, la jurisprudence majoritaire s'en tient à une stricte application du principe de relativité du contrat, l'expéditeur ou le destinataire ne pouvant agir que contre le transporteur contractuel, lorsque celui-ci a fait appel à des sous-traitants n'étant pas transporteurs successifs⁽²⁹⁾. Cette jurisprudence n'est cependant pas uniforme, et on trouve notamment dans la jurisprudence belge des cas où l'action de l'expéditeur contre le transporteur de fait est admise⁽³⁰⁾.

La Convention sur le transport multimodal se concentre sur la responsabilité de l'opérateur du transport multimodal, et n'accorde pas de droits

(NY Sup. Ct 1959), 6 Avi. 17315. Dans ces deux arrêts cependant, le premier transporteur n'avait fait que vendre le billet pour un transport de passager sur une autre compagnie aérienne. Même si la discussion a porté sur l'application de l'art. 30.2 CVTA in fine, on peut se demander s'il ne s'agissait pas d'une simple activité de billetterie, soit de représentation, et non d'un problème de transport successif.

(27) Convention de Guadalajara du 18 septembre 1961 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel RO 1964, p. 150. (Ci-après Convention de Guadalajara, CG). La Convention de Guadalajara a été le modèle de l'art. 10 de la Convention de Hambourg.

(28) Art. III l. CG. Le transporteur de fait n'est cependant pas un auxiliaire du transporteur contractuel. Un cas classique est celui de l'agence de voyage qui affrète un avion pour l'exécution d'un programme de voyage. L'agence de voyage est transporteur contractuel et la compagnie aérienne transporteur de fait. Voir par exemple: Landgericht Düsseldorf, 3.2. 1971 in: ZLW 1971, p. 292-293.

(29) Bundesgerichtshof 24.10. 1991, in: ETL 1992, p. 839.

(30) Hof van Cassatie van België, 17. 9. 1987 in: ETL 1988, p. 201.

contractuels à l'expéditeur contre les différents transporteurs participant à l'exécution du transport. La question doit donc être réglée selon le droit national applicable. En droit suisse, l'article 399 alinéa 3 CO pourrait permettre à l'expéditeur d'agir directement contre le transporteur en charge de la marchandise lorsque le dommage est survenu, même s'il n'est pas son cocontractant⁽³¹⁾.

— En matière de transport maritime et aérien au contraire, le transporteur ayant de fait exécuté le transport litigieux répond selon le droit uniforme vis-à-vis de l'expéditeur, du destinataire ou du passager. L'article 10.2 de la Convention de Hambourg, l'article II de la Convention de Guadalajara, les articles 30.2 et 30.3 de la Convention de Varsovie, l'article 4 alinéa 1 de la Convention d'Athènes placent au niveau externe des rapports entre transporteurs et usagers la responsabilité du transporteur en charge de la marchandise ou du passager lorsque le fait constitutif de responsabilité est survenu. Cette solution est également admise en droit maritime sous l'empire des règles de La Haye-Visby⁽³²⁾.

Dans tous ces cas, la responsabilité du transporteur de fait est cependant limitée à la partie du transport qu'il effectue, contrairement au transporteur contractuel qui répond de l'ensemble du transport. Limitée à ce plus petit dénominateur commun, les deux responsabilités sont solidaires, le demandeur pouvant agir soit contre le transporteur contractuel soit contre le transporteur de fait, soit contre les deux transporteurs à la fois⁽³³⁾.

16. Le transporteur en charge de la marchandise ou du passager lorsque l'événement litigieux est survenu peut en outre être responsable délictuellement vis-à-vis de l'expéditeur, du destinataire ou du passager. Cette responsabilité délictuelle relève du droit national applicable. Les limitations de responsabilités des Conventions du transport international protègent cependant le transporteur quelle que soit la nature de l'action intentée contre lui, qu'il soit considéré comme transporteur contractuel, transporteur successif, transporteur de fait, ou simple auxiliaire du transporteur contractuel⁽³⁴⁾.

⁽³¹⁾ Zuellig, p. 79.

⁽³²⁾ Cf. Navire Ever-Grand in: DMF 1991, p. 115: le réceptionnaire de la marchandise, porteur régulier du connaissance direct émis par le transporteur principal, peut agir contre le transporteur substitué même si celui-ci a émis un nouveau connaissance; également Cour d'appel de Rouen, 19 mars 1954, in: DMF 1955 208; Tetley, p. 933.

⁽³³⁾ art. VII CG; art. 10.4 CH.

⁽³⁴⁾ En droit aérien, l'art. 24 CVTA rend opposables les limites conventionnelles quel que soit le fondement de l'action. L'art. 25 A du protocole de La Haye (Protocole portant modification de la Convention de 1929, La Haye 1955, RO 1963, 664) étend ce privilège aux préposés du transporteur. Les Etats-Unis n'ont pas ratifié ce protocole mais la jurisprudence américaine consacre le même principe (cf. Mankiewicz, n° 54.3). Le renvoi de la Convention de Guadalajara à la Convention de Varsovie permet au transporteur de fait de jouir de la même protection. L'art. V CG en étend le bénéfice aux préposés du transporteur de fait ou du transporteur contractuel.

Les solutions sont similaires dans les autres Conventions du transport international: cf. Marchand, in: RDS 1995, p. 119.

C. Tous pour un, chacun pour soi: la solution du relais

17. Cette approche suppose:

- que l'opération soit considérée comme une opération globale;
- que chaque transporteur, y compris le transporteur contractuel, ne réponde que pour la partie du transport qu'il a effectivement exécutée.

Une telle solution a le mérite de la simplicité et évite le problème d'éventuels recours entre transporteurs. Elle prive cependant l'usager du transport d'un répondant contractuel défini dès la conclusion du contrat, et peut lui poser des problèmes imprévus de for, de lieu d'exécution forcée, ou de solvabilité. Elle suppose par ailleurs que le moment où est survenu le fait constitutif de responsabilité soit facilement déterminable.

a. Transport par route, transport multimodal, transport maritime

18. En matière de transport de marchandises, cette solution pose le problème de la détermination souvent difficile du moment où le dommage ou la perte est survenue. Elle ne correspond par ailleurs pas à l'idée généralement admise selon laquelle le destinataire de la marchandise doit pouvoir agir contre le dernier transporteur, qui lui remet cette marchandise, et qui est le seul transporteur avec lequel il entre en contact⁽³⁵⁾.

La CMR ne prévoit pas cette solution. Une stipulation contractuelle des parties dans ce sens serait à notre avis nulle de plein droit: si les parties adhèrent à une lettre de voiture unique, la solidarité de l'article 34 CMR est de droit impératif⁽³⁶⁾. Si le transporteur routier fait appel à des transporteurs de substitution agissant sur la base de lettres de voiture distinctes, il ne pourra valablement s'exonérer de sa responsabilité pour leurs faits⁽³⁷⁾. Si enfin l'expéditeur fait appel à plusieurs transporteurs sur la base de lettres de voitures distinctes, l'opération n'est plus considérée comme une opération globale mais comme une succession d'opérations distinctes⁽³⁸⁾.

19. La Convention sur le transport multimodal est l'antithèse de la solution du relais: le but de cette Convention est d'établir la responsabilité globale de l'opérateur de transport. Cette responsabilité est impérative⁽³⁹⁾, et une clause limitant la responsabilité de l'opérateur de transport multimodal à la partie du transport qu'il exécute personnellement serait nulle de plein droit sous l'empire de cette Convention.

⁽³⁵⁾ Ce principe ressort de l'art. 30.3 CVTA, qui se justifie, selon Mankiewicz, par le fait que "the consignee knows only the last carrier" (Mankiewicz, n° 135). On retrouve la même idée dans l'art. 36 CMR, qui se justifie de la même façon selon Clarke, p. 269: "For the consignee, the obvious target is the carrier who delivered the goods".

⁽³⁶⁾ Art. 41 CMR. L'art. 40 CMR permet aux transporteurs de déroger à la Convention dans leurs rapports internes, mais ne s'applique pas aux rapports externes entre expéditeur et transporteurs.

⁽³⁷⁾ Art. 3, 41 CMR.

⁽³⁸⁾ Marchand, in ETL 1995, p. 584, et les références citées.

⁽³⁹⁾ Art. 28 al. 1 CTM.

20. La solution du relais n'est pas non plus retenue comme solution de principe en droit maritime, mais une clause contractuelle prévoyant une telle répartition de responsabilité (clause de responsabilité individuelle) en cas de connaissance direct est fréquente en pratique et sa validité juridiquement admise: elle est notamment consacrée par l'article 11 de la Convention de Hambourg, selon lequel *"lorsqu'un contrat de transport par mer prévoit expressément qu'une partie spécifiée du transport auquel s'applique ledit contrat sera exécutée par une personne dénommée autre que le transporteur, il peut également y être stipulé que le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage, ou du retard à la livraison causé par un événement qui a eu lieu alors que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué pendant cette partie du transport"* ⁽⁴⁰⁾.

b. Transport aérien

21. La solution du relais pose moins de problèmes pratiques en matière de transport de passagers, puisqu'il est en général plus facile de déterminer à quel stade du transport l'événement dommageable est survenu. C'est en tous cas la solution retenue par la Convention de Varsovie en cas de transport de passagers par des transporteurs successifs, à défaut de clause contractuelle dérogatoire. Selon l'article 30.2 CVTA en effet, le voyageur ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident s'est produit. Ainsi dans l'arrêt Consort Kelechian v. Cie Air France and Cie Turkish Airlines⁽⁴¹⁾, le passager s'est vu refuser le droit d'agir contre Air France, pour un dommage subi lors du vol de retour sur Turkish Airlines, alors même qu'Air France avait été son seul correspondant contractuel. Le transporteur qui sous-traite une partie du

⁽⁴⁰⁾ Sur la clause de responsabilité individuelle, cf. Tetley p. 930 selon lequel la validité de cette clause découle de l'art. 7 des règles de La Haye-Visby. Une telle clause a cependant été considérée nulle dans un arrêt français récent: navire Gaoshan et Norania, in: DMF 1993, p. 652 (contrairement à la jurisprudence établie par la Cour de cassation dans les arrêts publiés in: DMF 1960, 661 et DMF 1961, 16). Il s'agissait d'un connaissance direct couvrant un transport Shanghai-Hong Kong-Marseille, contenant une clause selon laquelle le transporteur initial n'était responsable que pour les dommages survenus pendant la portion du trajet durant laquelle les marchandises étaient sous sa garde personnelle. La validité d'une clause similaire est mise en doute dans l'arrêt AGF c. Verna in: DMF 1994 p. 276 mais défendue dans les observations qui suivent. Si le transporteur maritime assume une responsabilité de commissionnaire de transport pour le transport terrestre qui suit le transport maritime, il ne peut cependant s'en exonérer par une telle clause.

L'art. 11 de la Convention de Hambourg consacre une telle clause mais pose la condition que le connaissance spécifie expressément la partie du voyage qui sera exécutée par un tiers transporteur et le nom de ce tiers transporteur. Par ailleurs, l'action contre le transporteur de fait doit être possible au for de l'art 21 CH. Malgré ces restrictions, l'art. 11 CH a été critiqué comme une concession injustifiée aux intérêts du transporteur: cf. Honnold, p. 87, note 50.

⁽⁴¹⁾ C.A. Aix-en-Provence, 21.05.1982, 1982 RFDA 349. Air France devait initialement exécuter le transport de Marseille à Istanbul aller-retour. A la demande du passager à Istanbul, Air France a modifié le billet de retour et cette partie du transport a finalement été exécutée par Turkish Airlines.

oyage doit alors être considéré comme un représentant du passager, vis-à-vis du transporteur successif suivant⁽⁴²⁾.

D. Chacun pour soi, sauve qui peut: la solution du morcellement

22. Ce tour d'horizon des solutions envisageables en cas de pluralité de transporteurs ne serait pas complet si l'on ne mentionnait pas les cas dans lesquels chaque transporteur agit sur la base d'un contrat distinct, qui le lie au passager, à l'expéditeur ou au destinataire.

a. Transport par air

23. Cette approche s'apparente à la solution du relais de l'article 30.2 CVTA en ce qui concerne la répartition des responsabilités: chaque transporteur répond uniquement du transport qu'il a effectué lui-même. Elle s'en distingue par le fait que l'opération n'est plus considérée comme une opération globale mais comme une succession d'opérations distinctes.

Le critère de distinction tient en droit aérien dans la notion de transport successif tel qu'elle est définie à l'article 1. 3 CVTA, le transport étant "*considéré comme un transport unique lorsqu'il a été envisagé comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats*". La globalité de l'opération ne doit donc pas être confondue avec l'unicité du contrat.

b. Transport par route et par mer

24. Contrairement à la Convention de Varsovie qui s'applique "au transport aérien", les règles applicables au transport maritime ou par route s'appliquent "au contrat de transport". L'opération ne peut donc être considérée comme globale que si un contrat unique couvre l'ensemble du transport, même si des sous-contrats sont ensuite conclus entre transporteurs. En matière de transport routier, l'opération est considérée comme globale lorsque les conditions d'un transport successif sont réalisées, c'est-à-dire lorsque tous les transporteurs adhèrent à une lettre de voiture unique, ou lorsqu'un transporteur assume contractuellement la responsabilité de l'ensemble du transport et le sous-traite par la suite⁽⁴³⁾. En matière maritime, le connaissance direct est défini par l'article 11 CH comme un seul contrat prévoyant expressément l'intervention d'un tiers pour l'exécution d'une partie du transport, et les conditions d'application de la Convention reposent sur le critère d'un contrat unique. La pratique contractuelle relativise cependant cette conception puisqu'il est souvent prévu dans les connaissances directs que chaque partie du transport sera soumise au connaissance particulier du transporteur en charge⁽⁴⁴⁾: il s'agit du premier pas vers ce que Tetley appelle la

⁽⁴²⁾ Dettling Ott, p. 115.

⁽⁴³⁾ Ainsi une façon d'éviter l'application de la CMR est de diviser le transport en multiples contrats non internationaux: cf. Clarke, p. 466.

⁽⁴⁴⁾ Cf. *Stafford Allen & Sons v. Pacific Steam Navigation Co* (1956) 1 Lloyd's Rep. 104 et 495. Il s'agissait d'un transport du Nicaragua à Londres via Cristobal. La clause de respon-

“Balkanisation” du transport maritime, soit la tentation des transporteurs de multiplier les contrats là où l’opération devrait faire l’objet d’un connaissance direct unique⁽⁴⁵⁾.

III. Les catégories du droit aérien

25. La notion de transporteur successif est au coeur de la problématique de la pluralité de transporteurs dans le système de Varsovie. Trois types de solutions peuvent découler de cette qualification: la solution du relais en cas de transport de passager si le contrat ne prévoit rien (art. 30.2 CVTA), la solution du parapluie en cas de transport de passager si une clause expresse du contrat le prévoit (art 30.2 CVTA in fine), une forme dérivée de la solution de la solidarité en cas de transport de marchandises et de bagages (art. 30.3 CVTA).

26. En amont de cette notion doit être faite la distinction entre opération globale et opérations distinctes. Les solutions du transport successif ne s’appliquent que si l’opération de transport peut être considérée comme une opération globale.

En aval de cette notion doit être faite la distinction entre transporteur successif et transporteur de fait au sens de la Convention de Guadalajara. De cette distinction dépend notamment le statut de règle ou d’exception de la solution du parapluie en cas de transport de passager.

A. *Transport successif*

a. *Opération globale, opérations distinctes*

27. Lorsqu’un transport se fait en plusieurs étapes et que chacune des étapes est confiée à un transporteur différent, la première question qui se pose au juge est de savoir s’il s’agit d’une seule opération ou de plusieurs opérations distinctes. D’un point de vue pratique, la conséquence de cette distinction tient notamment dans la détermination du point de départ et d’arrivée du transport, puisqu’en cas d’opération globale seul le point de départ initial et le point d’arrivée final doivent être pris en considération, à l’exclusion des étapes intermédiaires. L’application de la Convention de Varsovie, et par là les limitations de responsabilité qui en découlent, dépendent de ces critères, notamment lorsque l’une des parties du transport n’est pas internationale⁽⁴⁶⁾.

sabilité individuelle du connaissance direct a été considérée comme valable, rendant notamment les règles de la COGSA applicables au second transporteur ayant exécuté le transport de Cristobal (soumis au droit des Etats-Unis) à Londres.

⁽⁴⁵⁾ Cf. Tetley, p. 925: “ the natural disposition of carriers and businessmen to limit their responsibility wherever possible has resulted in a Balkanization of the through contract and of the responsibility under it”.

⁽⁴⁶⁾ Voir notamment: In re Air crash disaster at Warsaw, 14 mars 1980, (1984 CA2 NY) 18 Avi 18387: Le vol en question, purement interne, n’a pas été considéré comme faisant partie d’une opération globale comprenant le transport international des Etats-Unis en Europe. Les limitations de la responsabilité de la Convention de Varsovie n’étaient donc pas opposables aux demandeurs, malgré le fait qu’elles aient été mentionnées sur les billets du vol interne; également (1984 DC NY) 18 Avi 17705; BGH 20 V 1974 in: 1976 Air Law 41.

28. De même la détermination du for créé par le lieu de destination et le "dies a quo" de la prescription de deux ans dès la date d'arrivée à destination⁽⁴⁷⁾, seront-ils différents si chaque partie du transport est considérée comme une opération distincte avec un lieu de destination propre, ou si l'opération est considérée comme globale, le lieu de destination relevant étant uniquement le lieu de la destination finale. Cette question s'est ainsi posée en rapport avec le for dans l'arrêt *Steber v. British Caledonian Airways Ltd.*⁽⁴⁸⁾: Il s'agissait d'un voyage circulaire Mobile (Alabama)/ Atlanta/ Londres/ Mobile. Le transport, qui devait initialement être exécuté entièrement par une compagnie américaine, a finalement été exécuté par British Caledonian Airways pour le vol de Atlanta à Londres. Les bagages du passager ont été égarés pendant cette partie du transport. Le passager a agi contre British Caledonian Airways à Mobile. Le tribunal a admis sa compétence *ratione loci*, le transport étant considéré comme une opération globale dont le lieu de destination était Mobile.

29. L'application de l'accord de Montréal⁽⁴⁹⁾, qui implique un point de rattachement avec les Etats-Unis, peut également dépendre de l'unité de l'opération de transport: ainsi, dans l'arrêt *Karfunkel v. Air France*⁽⁵⁰⁾, un voyage New York/ Paris/ Tel Aviv/ Paris/ New York n' a pas été considéré comme une opération globale, le transport Paris/ Tel Aviv/ Paris constituant un vol distinct par rapport au voyage de base New York/ Paris/ New York. Dès lors, l'accord de Montréal ne s'appliquait pas au vol Paris/ Tel Aviv, qui n'avait pas de point de rattachement avec les Etats-Unis.

30. La répartition des responsabilités est identique en cas d'opération globale et d'opérations distinctes en ce qui concerne le transport de passagers: chaque transporteur répond de la partie du transport dont il est en charge. En ce qui concerne le transport de marchandises ou de bagages au contraire, le système de l'article 30 alinéa 3 CVTA ne s'applique que si l'opération est considérée comme une opération globale au sens de l'art 1.3 CVTA, et la

⁽⁴⁷⁾ Voir *Assurances générales de France et autres c. Air France et Yemen Airways* (Trib. de Comm. Paris, 18 mars 1981) 1981 RFDA 353: il s'agissait d'un transport de marchandises Paris/Djibouti/Yemen devant être exécuté par Air France. Air France s'est substitué Air Yemen pour la partie du transport Djibouti/Yemen. L'expéditeur a agi plus de deux ans après l'arrivée de la marchandise à Djibouti, mais ses droits contre Air France n'étaient pas prescrits car il s'agissait d'un transport global dont le lieu de destination était le Yemen et non Djibouti.

⁽⁴⁸⁾ (1989 Ala App.) 22 Avi 17211. Voir également *In re Alleged Food Poisoning Incident; Al-Azmil v. Bristish Airways*, 770 F. 2d 3 (2d Cir. 1985), également dans un cas de voyage circulaire; *Petrire v. Spantax*, 756 F. 2d 263 (2d Cir. 1985).

⁽⁴⁹⁾ *Agreement CAB 18990*, approved by Order E 2368, 13 mai 1966 (docket 17325). Cet accord, solution de compromis destiné à éviter une dénonciation de la Convention de Varsovie par les Etats-Unis, implique une augmentation des plafonds de responsabilité, une renonciation des transporteurs à faire valoir la preuve libératoire de l'art. 20 al. 1 CVTA en cas de décès ou lésion corporelle des passagers, l'émission d'un avis particulier accompagnant la délivrance du billet. Cet accord ne s'applique que pour les vols ayant un point de rattachement avec les Etats-Unis (lieu de départ, lieu de destination, escale).

⁽⁵⁰⁾ 427 Féd. Supp. 971 (DC NY 1977).

responsabilité du premier transporteur vis-à-vis de l'expéditeur, ou du dernier transporteur vis-à-vis du destinataire, en dépend.

31. La variété de ces critères fait que la qualité de transporteur successif est plaidée parfois par le demandeur, parfois par la compagnie aérienne défenderesse. Dans la grande majorité des cas cependant, la question apparaît à travers l'enjeu des limitations de responsabilité, le transporteur plaçant sa qualité de transporteur successif pour emporter l'application de la Convention et bénéficier par là des limitations de responsabilité. Tel était par exemple le cas dans l'arrêt *Lufthansa v. AA et GMD*, dont nous avons mentionné l'état de fait à titre introductif: GMD faisait valoir ces limitations de responsabilité et Lufthansa plaçait le fait que l'intervention de GMD ne s'intégrait pas dans l'opération globale initialement prévue.

b. Critères de définition du transport successif

32. Malgré ses importantes conséquences, la distinction entre opération globale et opérations distinctes ne repose pas sur des critères formels comme la présence d'un contrat unique ou d'une responsabilité contractuellement assumée par un des transporteurs pour l'ensemble du transport:

- La globalité de l'opération ne signifie pas l'unicité du contrat: l'article 1.3 CVTA rejette expressément ce critère de distinction;
- La globalité de l'opération ne signifie pas qu'un des transporteurs en ait pris la responsabilité globale: l'article 30.2 CVTA mentionne au contraire cette possibilité comme une exception.

Le seul critère de distinction retenu par la Convention, en son article 1.3, est l'intention des parties qui doivent avoir "*considéré le transport comme une seule opération*". Ce critère repose sur l'ensemble des circonstances et donne lieu à une jurisprudence très casuistique.

33. Le critère de l'intention des parties de l'article 1.3 CVTA n'implique pas que le voyage ait été conçu dans sa globalité avant le départ. Une opération de transport a souvent été qualifiée comme un transport successif alors que des **modifications** intervenaient en cours de voyage, concernant soit le trajet prévu, soit la personne du transporteur, soit les deux, comme c'était le cas dans l'arrêt *Lufthansa v. AA et GMD*: ni le détournement sur Puerto Rico, ni l'intervention de GMD n'avaient été considérés initialement par les parties, ce qui n'a pas empêché la Cour de considérer GMD comme un transporteur successif⁽⁵¹⁾.

⁽⁵¹⁾ Cet arrêt est mentionné à titre introductif. Cf. en outre Cour d'appel de Paris, 27 mars 1962, *Cie Elal c. Maydeckin*, in: RFDA 1962, p. 179 (voyage circulaire donnant au passager faculté de substituer le transporteur par échange de coupon: tout transporteur choisi devient transporteur successif); *Briscoe v. Air France* (1968 SD NY) 290 Féd. Supp. 863, 10 Avi 18108 (amendement du contrat par les parties à une étape, impliquant un changement de transporteur pour le retour); Cour d'appel de Paris, 26 mars 1971, *Lufthansa c. C.N.R.S* in: BT 1971 p. 203-204 (sous-traitance par le transporteur pour une partie du transport: le sous-traitant est trans-

Ni le **but** du voyage, ni le fait que le **prix** soit payable séparément pour chaque transporteur ne permet d'exclure la qualification de transport successif⁽⁵²⁾. Puisque le transport successif n'implique pas un contrat unique, le fait que des **billets de passage** ou des **lettres de transport aérien** différents soient émis par chaque transporteur n'est pas non plus un critère pertinent, même si les billets de passages sont remis au passager non au point de départ initial mais à chaque étape⁽⁵³⁾. Si l'émission d'une seule lettre de transport pour un voyage impliquant deux transporteurs n'est pas un critère nécessaire du transport successif, elle constitue cependant un indice suffisant du fait qu'il s'agit d'un transport unique au sens de l'article 1.3 CVTA⁽⁵⁴⁾. Dans le même esprit enfin, la personne du **transporteur successif** n'a pas à être mentionnée dans le document initial, ni même forcément connue des parties avant le début du voyage⁽⁵⁵⁾.

34. Les conséquences de la qualification de transport successif supposent néanmoins une certaine prévisibilité pour les parties: l'opposabilité des limitations de responsabilité, le for, la prescription et éventuellement la qualité pour défendre ne doivent pas être imposés à un transporteur initial ou sub-

porteur successif); *Steber v. British Caledonian Airways Ltd* (1989, Ala App) 22 Avi 17211(modification du trajet et changement de transporteur); *Egans v. Kollsman instruments Corp.* 10. Avi. 1765 (la première partie du transport aérien se fait par route, en raison des mauvaises conditions météorologiques. Le transporteur aérien pour la seconde partie du transport est néanmoins transporteur successif).

Voir cependant l'arrêt *Stratton c. Trans Canada Airlines*, in: 32 Dom L Rep 2d 736, et in: *United States and Canadian Aviation Report*, 1961, p. 246-251 (si le passager abandonne son voyage international à une étape et achète un billet pour un vol interne, la Convention de Varsovie n'est pas applicable à ce voyage interne. Ce billet avait pourtant été réservé par l'intermédiaire du transporteur initial à une étape antérieure).

⁽⁵²⁾ Voir notamment *Witwatersrand Local Division*, 28 IV 1988: *Bafana and another v. Commercial Airways (Pty) Ltd*, in: RDU 1989 II 610; 1990 (1) *South African Law Reports* 368: Il s'agissait d'un vol New York/Johannesburg sur South African Airways organisé par le Lions Club pour permettre à ses membres d'assister à une réunion du comité directeur de l'association. Certain membres de l'association réservèrent en outre depuis New York un vol Johannesburg/Skukuza sur Commercial Airways, à des fins touristiques. L'accident survint durant ce dernier vol. Malgré le fait que ce vol ait fait l'objet d'un paiement séparé par les passagers, et qu'il soit sans relation avec le but du voyage principal, Commercial Airways fut considérée comme transporteur successif.

⁽⁵³⁾ Cf. *Parke Davis & Co. v. BOAC* (NY Cir. Ct. 1958) 5 Avi 17838; *Felsenfeld v. Sabena* 234 NY S 2d 351 (NY Sup. Ct 1962) (le billet original mentionnait la destination finale mais un second billet a été émis et payé à l'étape pour la seconde partie du voyage). Dans l'arrêt de la Cour d'appel de Paris du 26 mars 1971 *Deutsche Lufthansa c. C.N.R.S.*, in: BT 1971 p. 203-204, le transporteur substitué avait agi sur la base d'une lettre de transport aérien différente de la lettre de transport initial. Il n'en a pas moins été considéré comme transporteur successif. La même question s'est posée dans l'arrêt *Lufthansa*, puisque GMD agissait sur la base d'une lettre de voiture distincte. Là encore, cela n'a pas empêché que GMD soit qualifié de transporteur successif.

Cf cependant dans le sens contraire *Stratton v. Trans Canada Airlines*, 32 Dom L Rep. 2d 736.

⁽⁵⁴⁾ Tribunal civil de Beyrouth 3 octobre 1958 *Cie d'assurance La Bâloise c. Air France et Air Liban*, in: RFDA 1960 p. 93.

⁽⁵⁵⁾ Cf. notamment *Maydeck v. El Al* (CA Paris 27. 03. 1962) in: 1962 RFDA 198 et 1965 RFDA 232; *Briscoe v. Air France* (1968 DC NY), 290 Féd. Supp. 863, 10 Avi 18108.

séquent, à un passager ou à un expéditeur, sans que ceux-ci ne les aient acceptés en connaissance de cause lorsqu'ils ont conclu le contrat ou lorsqu'ils y ont accédé. Un certain nombre de critères doivent être retenus, qui sont plus restrictifs quant à la notion de transport successif. Il en ressort que l'opération doit être considérée **dès le départ** par le transporteur initial et son client comme une opération globale impliquant des transporteurs successifs⁽⁵⁶⁾. Le simple fait que le transporteur en charge d'un vol domestique connaisse **l'intention** du passager de continuer son voyage avec un vol international ne suffit pas à faire de ce premier transporteur un transporteur successif⁽⁵⁷⁾. Si des billets de passage distincts pour chaque partie du transport sont émis à chaque étape, la **destination finale** doit être mentionnée dans le contrat initial⁽⁵⁸⁾, et si la personne des transporteurs subséquents n'est pas connue des parties au contrat initial, au moins le **trajet** doit-il être préalablement défini (quitte, comme nous l'avons vu, à être modifié par la suite)⁽⁵⁹⁾. Par ailleurs, lorsque les deux vols qui font l'objet de billets distincts sont séparés par une **longue escale**, l'opération perd son unité⁽⁶⁰⁾. De même, le transporteur subséquent doit-il être **conscient** de sa participation à la chaîne de transport internationale⁽⁶¹⁾. Enfin, si une modification peut être apportée au projet initial sans faire perdre aux transporteurs leur qualité de transporteur initial, il faut distinguer modification et **addition**, les règles du transport suc-

(56) Cf. Witwatersrand Local Division, 28 IV 1988: *Bafana and another v. Commercial Airways (Pty) Ltd* in: RDU 1989 II 610 et 1990 South Law Report 368: Considérant que le second vol n'est pas une "excursion fortuite" indépendante du premier vol, la cour note: "This might have been the case had the parties decided while en route to Johannesburg, or after landing there, that they would like to include an excursion to the Kruger National Park (...) This did not happen, however, since both contracts were concluded as an entity prior to the plaintiffs' departure from New York".

Dans le même sens, cf. *Friesen v. Air Canada and British Airways*, Alberta Court of Queen's Bench - Judicial District of Calgary 5.VIII. 1981, in: *Annals of Air and Space Law*, Volume VII 1982 564., RDU 1982 II p. 146: "In this case the whole of the journey from Calgary to Amman was contemplated by the defendants when the plaintiff left Calgary. Each part was provided for in the contract between the plaintiff and the defendant".

C'est selon le même critère que l'opération n'a pas été considérée comme une opération globale in: *Karfunkel v. Air France* 427 Féd. Supp. 971 (DC NY 1977).

(57) *Georgakis v. Eastern Airlines* 512 Féd. Supp. 330 (DC NY 1981); *Stratis v. Eastern Airlines*, 682 F. 2d 406 (2d Cir 1982).

(58) *McCarthy v. East African Airways* (SDNY 1974), 13 Avi 17385.

(59) Cf. *Briscoe v. Air France* (DC NY 1968) 290 Féd. Supp. 863; *Felsenfeld v. Sabena* (NY Sup. Ct 1962) 234 N.Y.S. 2d 351.

(60) Cf. *Manufacturers Hanover Trust v. American Airlines*, 252 N.Y.S.2d 517 (NY Sup. Court 1964).

(61) Cf. *Nahm v. SCAC Transport Inc.* (1988, Ill App. 4 th D) 21 Avi 17478. Ce critère est également retenu dans l'arrêt *Lufthansa*: "Common sense and practical realities suggest that GMD at least knew it was succeeding American Airlines in the transportation of the cargo, since both American Airlines and GMD are commercial air carriers, rather than shippers". La connaissance ou l'ignorance par GMD de l'origine internationale de la cargaison restait à déterminer mais la charge de la preuve revenait à GMD.

cessif ne s'appliquant pas à un transport qui constitue une addition par rapport à un projet initial⁽⁶²⁾.

c. *Combinaison des cas de figure*

35. Ces critères laissent au juge un pouvoir d'appréciation important, qui s'exerce souvent à travers la question de l'opportunité de l'application des limitations de responsabilité dans un cas précis. Il peut arriver que les deux situations se marient, le juge considérant plusieurs opérations comme des opérations distinctes, comprenant chacune une situation de transport successif. Ainsi dans l'arrêt *Friesen v. Air Canada and British Airways*⁽⁶³⁾, le passager devait se rendre de Calgary à Amman en empruntant un vol Air Canada de Calgary à Toronto et British Airways de Toronto à Amman, via Londres et Bagdad. Le plan de voyage était moins précis à partir de Amman. Le passager envisageait notamment de voyager par route. Un vol de retour était réservé de Athènes à Toronto sur British Airways et de Toronto à Calgary sur Air Canada. Le tribunal a considéré que l'aller et le retour constituaient deux opérations distinctes, exécutées chacune par deux transporteurs successifs: "*In my view, the plaintiff and the defendant regarded the carriage from Calgary to Amman as a single operation, and the carriage from Athen to Calgary as another single operation. The carriage from Calgary to Amman is therefore deemed to be one undivided carriage*".

d. *Lettres de transport aérien distinctes*

36. Une question complexe survient lorsque le transport est qualifié de transport successif et que chaque transporteur a émis une lettre de transport aérien ou un billet de passage différent. Cette situation n'est pas incompatible avec la notion d'opération unique, puisque selon l'article 1. 3 CVTA un transport successif peut faire l'objet de plusieurs contrats. Quel est alors le document de voyage qui doit être pris en considération dans les rapports entre l'utilisateur et le transporteur? Dans l'arrêt *Deutsche Lufthansa c. CNRS*⁽⁶⁴⁾, Pacific Airlines avait émis une LTA pour la totalité d'un transport de marchandises de Denver (Colorado) à Lutry sur Seine (France), mais sous-traita

⁽⁶²⁾ PT Airfast Services, *Indonesia v. Superior Court* (1983, 3d District) 139 Cal. App. 3d 162, 188 Cal Rptr 628; In Re Air Crash Disaster at Warsaw, Poland on March 14, 1980 (1984 CA2 NY) 18 Avi 18387; *Karfunkel v. Air France*, (DC NY 1977), 427 Féd. Supp. 971, 14 Avi 17674; *Mohammed v. Air Canada* (NY Sup. C. 14 .4. 1973), 12 Avi 18023.

⁽⁶³⁾ Alberta Court of Queen's Bench, Judicial District of Calgary, 5 VIII 1981, *Annals of Air and Space Law*, VII, 1982, 564; RDU 1982 II, p. 146.

⁽⁶⁴⁾ Cour d'appel de Paris, 26 mars 1971, in: BT 1971, p. 203-204. La même question s'est posée dans l'arrêt *Lufthansa v. AA et GMD*, GMD ayant agi sur la base d'une LTA distincte n'indiquant ni le point de départ initial, ni de déclaration spéciale de valeur de la marchandise. Le tribunal laissa à GMD la possibilité de prouver qu'il ignorait le point de départ et qu'il ne devait donc être considéré comme transporteur successif. Sous réserve d'une telle preuve, C'est la LTA initiale qui devait être prise en compte. On trouve également mention de cette problématique dans l'arrêt du Bundesgerichtshof du 20 V 1974, in: *Aussenwirtschaftsdiens*, 1974, p. 563 et RDU 1974 II p. 204.

le transport de New York à Paris à Deutsche Lufthansa, qui émit une LTA différente pour cette partie du transport, ne portant contrairement à la première LTA ni demande d'assurance ni valeur d'assurance. Le tribunal a considéré que Pacific Airlines pouvait certes, conformément à ses conditions générales, se substituer un autre transporteur, mais que cette faculté "*ne saurait l'autoriser à modifier les clauses du contrat de transport fixées par l'expéditeur*". Par ailleurs, Lufthansa connaissait les circonstances de son intervention et devait donc être considérée comme un transporteur successif ayant adhéré au contrat dont les termes étaient fixés par la lettre de transport aérien initiale.

37. Cette solution se justifie dans le cadre strict de la Convention de Varsovie: on y retrouve le critère de la connaissance par le transporteur subséquent de sa participation à une opération globale, qui permet de qualifier cette opération de contrat successif. Si le transporteur subséquent connaît les circonstances de son intervention, et il est alors transporteur successif, partie au contrat unique visé par l'article 30.1 CVTA, dont le contenu est déterminé par la lettre de transport aérien initiale. L'argument selon lequel une modification du contrat ne saurait intervenir sans l'accord de l'expéditeur est par ailleurs percutant. Si Lufthansa n'avait pas eu connaissance de la lettre de transport aérien initiale, il eut cependant été également injuste de la lui imposer. D'autres solutions sont envisageables, et l'on peut s'étonner que le juge n'ait pas même mentionné 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*" (ci-après Convention de Guadalajara), et la notion de transporteur de fait. L'appréhension de l'état de fait de cet arrêt à travers les définitions de la Convention de Guadalajara eut en effet permis d'arriver à une solution plus équilibrée.

B. Transport de fait

a. Hypothèses de la Convention de Guadalajara

38. Lorsqu'un transporteur s'engage vis-à-vis d'un passager ou de l'expéditeur à assurer le transport du point de départ au point de destination, l'opération doit être considérée comme une opération globale même si le transporteur sous-traite une partie ou la totalité de transport. La sous-traitance n'est pas une violation du contrat de transport, et les transporteurs aériens s'en réservent très fréquemment le droit dans leurs conditions générales⁽⁶⁵⁾. La Convention de Guadalajara a pour objet les rapports entre un transporteur contractuel, défini comme "*une personne partie à un contrat de transport régi par la Convention de Varsovie et conclu avec un passager ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou de*

⁽⁶⁵⁾ Art. 9 IATA passenger Ticket Notices and conditions of contract; art. 8 (A) IATA Cargo Air-waybill - conditions of contract.

l'expéditeur" (art. Ib CG), et un transporteur de fait, défini comme "*une personne autre que le transporteur contractuel, qui, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel effectue tout ou partie du transport prévu par l'alinéa b mais n'est pas, en ce qui concerne cette partie, un transporteur successif au sens de la Convention de Varsovie*" (art. Ic CV). Cette Convention vise en particulier deux types de situation:

– *L'affrètement entre transporteurs*: il est fréquent qu'un transporteur, pour des raisons organisationnelles, recourt à l'affrètement pour l'exécution des contrats qu'il a conclus. Si le fréteur garde l'exploitation technique de l'avion, il est transporteur de fait au sens de la Convention de Guadalajara⁽⁶⁶⁾.

– *L'intervention d'un intermédiaire*, agence de voyage ou commissionnaire de transport au sens large, assumant vis-à-vis du passager l'obligation du transport, par opposition aux intermédiaires apparaissant comme de simples représentants de l'usager ou du premier transporteur⁽⁶⁷⁾.

Les agences de voyage vendant un voyage à forfait comprenant un transport aérien sont considérées comme transporteurs contractuels au sens de l'article I.b de la Convention de Guadalajara, la compagnie aérienne effectuant le transport étant transporteur de fait⁽⁶⁸⁾. Cette construction est confirmée par la directive européenne du 13 juin 1992 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait⁽⁶⁹⁾. Les clauses d'intermédiaire, qui font apparaître l'agence de voyage comme un simple représentant des prestataires de service, sont en effet incompatibles avec cette directive⁽⁷⁰⁾. L'article 5.2 alinéa 3 de la directive réserve les Conventions internationales, ce qui permet à l'agence de voyage de bénéficier des limitations de responsabilité et des clauses d'exonération de la Convention de

⁽⁶⁶⁾ Cf. Bourgeois, FJS 1089, p. 2; Dettling Ott, p. 38; Jean-Pierre Tosi, *L'affrètement aérien*, n° 429 ss, et Problèmes actuels posés par l'affrètement aérien, in: RFDA 1989, p. 15-35, notamment p. 24. Comme le souligne cet auteur, ces situations font en général l'objet de contrats très détaillés entre transporteurs, et les litiges qui surviennent sont réglés le plus souvent par voie de transaction extrajudiciaire, ce qui explique la pauvreté de la jurisprudence consacrée à la Convention de Guadalajara.

La Convention de Guadalajara ne concerne cependant pas les cas de location d'aéronefs ("*Bare hull charter*") ou d'affrètement au temps ("*Time charters*"), le loueur ou le fréteur ne gardant pas dans ces cas le contrôle de l'appareil: cf. Pourcelet, p. 320. Sur l'affrètement au voyage, cf. Traité II, n° 2965 et 2956, qui réfute, à juste titre selon nous, la conception très restrictive de Tosi, n° 429, basée sur une conception stricte de la théorie du dédoublement de transporteurs.

⁽⁶⁷⁾ Pourcelet, p. 320.

⁽⁶⁸⁾ Landgericht Düsseldorf, 3 février 1971, in: ZLW 1971, p. 292-293; Mankiewicz, p. 40, n° 48.1; Tonner, p. 275, Traité II, n° 2963; Dettling Ott, p. 38; Question laissée ouverte par le Tribunal fédéral in: ATF 111 II 270, contra: Tosi, n° 296.

⁽⁶⁹⁾ JO n° L 158/ 59 du 23. 06. 1990. Sur cette directive, et son introduction en droit suisse, cf. Marchand De l'helvético-compatibilité de la loi fédérale du 18 juin 1993 sur les voyages à forfait, in: AJP 1994, 6, p. 721-738.

⁽⁷⁰⁾ Art. 5.1 de la Directive, Tonner, p. 272.

Varsovie, en dérogation aux règles de responsabilité très strictes de la directive.

Un intermédiaire de transport n'assume pas en général l'obligation du transport. Selon les circonstances, et en vertu du principe de la confiance, l'intermédiaire de transport peut assumer vis-à-vis de l'expéditeur le rôle de transporteur contractuel au sens de l'article 1b de la Convention de Guadalajara⁽⁷¹⁾.

b. Les solutions de la Convention de Guadalajara

39. La solution de la Convention de Guadalajara est celle que nous avons qualifiée de solution du parapluie, qui plus est du parapluie percé: le transporteur contractuel est responsable de l'ensemble du transport et le transporteur de fait n'est responsable que pour la partie du transport dont il était en charge (art. II CG). Ces deux responsabilités reposent sur la Convention de Varsovie. Les deux transporteurs sont responsables solidaires (art. VII CG) et l'action peut être portée contre eux au for de l'article 28 CVTA ou devant le tribunal du domicile du transporteur de fait ou du siège principal de son exploitation (art. VIII CG). Les auxiliaires du transporteur contractuel comme ceux du transporteur de fait bénéficient des limitations de responsabilité de la Convention de Varsovie dans le cadre de l'action qui pourrait être intentée contre eux personnellement (art. V CG). Le total de la réparation qui peut être obtenue du transporteur de fait, du transporteur contractuel et de leurs auxiliaires ne peut dépasser l'indemnité la plus élevée pouvant être mise à la charge de l'un des transporteurs (art. VI CG)⁽⁷²⁾.

c. Distinction entre transporteur de fait et transporteur successif

40. Lorsque le transporteur contractuel s'arrange pour que le passager ou la marchandise soit transportée par une autre compagnie aérienne, la distinction entre le régime du transport successif et celui de la Convention de Guadalajara est délicate, dans la mesure où les règles du transport successif sont parfois appliquées à de tels cas de substitution⁽⁷³⁾: nous avons vu que

(71) Tel n'est pas le cas du commissionnaire de transport au sens de l'art. 439 CO. En pratique, la terminologie est plus flexible et le statut de ceux qui se présentent comme commissionnaires de transport dépend des circonstances. Cf. Tribunal d'arrondissement de Haarlem, 25, V, 1971, in: RDU 1976, p. 224-238; 1960 RFDA 317; Gorgiades, De quelques éclaircissements sur la véritable situation juridique du commissionnaire de transport pour servir à l'étude de sa responsabilité, in: RFDA 1981, p. 47-67, notamment p. 48 et 49; Dettling Ott, p. 38; Traité II n° 2957; Pourcelet, p. 320; Mankiewicz, n° 58; très restrictif, Tosi, n° 408 ss.

(72) Il s'agit là d'une confirmation du principe qui se retrouve dans le protocole de La Haye de 1955, art. 25 A al.1.

(73) Cf. Lufthansa c. CNRS, Cour d'appel de Paris, 26 mars 1971 in: BT 1971, p. 203-204; Sté SAS c. La Fortune et al. Cour d'appel de Paris, 3 février 1971, in: BT 1971, p. 55-88. L'art. I de la Convention de Guadalajara prévoit que la notion de transporteur de fait est subsidiaire par rapport à la notion de transporteur successif, sans préciser le critère de distinction. M. Matte, p. 449, n° 171 considère que la Convention de Guadalajara ne s'applique pas aux situations de substitution (à notre avis contre le texte même de l'art. Ib de cette Convention), contrairement à Mankiewicz, p. 44 n° 53. La jurisprudence américaine applique les règles du

la qualification de transport successif n'est pas incompatible avec des modifications apportées au projet de voyage après la conclusion du contrat, y compris un changement de transporteur⁽⁷⁴⁾. Par ailleurs, la Convention de Guadalajara ne fait que réserver l'hypothèse du transport successif, et le critère de l'article 1.3 CVTA ne permet pas d'opérer une telle distinction. Enfin, l'article 30.2 in fine CVTA prévoit une situation où le transporteur initial prend la responsabilité de l'ensemble du transport, ce qui achève de brouiller la distinction entre transporteur successif et transporteur de fait.

41. Il est vrai que les deux régimes juridiques du transport successif dans la Convention de Varsovie et du transport de fait dans la Convention de Guadalajara sont assez proches pour que ne se justifie pas toujours une distinction dogmatique par les juges⁽⁷⁵⁾: en matière de transport de marchandises notamment, l'expéditeur peut agir contre le transporteur contractuel et contre le transporteur de fait (respectivement transporteur initial⁽⁷⁶⁾ et transporteur successif) quelle que soit la qualification de la situation.

42. L'application des règles de Guadalajara s'impose cependant dans deux situations, à l'exclusion du régime du transport successif:

- En matière de transport de passagers, lorsque le transporteur se substitue de sa propre initiative une autre compagnie aérienne⁽⁷⁷⁾. Il n'y a, dans une telle situation, aucune raison que le passager perde son droit d'agir contre le transporteur contractuel, ce qui serait la conséquence de la solution du relais prévue par l'article 30 CVTA.
- En matière de transport de marchandises, lorsque le transporteur s'est substitué de sa propre initiative une autre compagnie aérienne, si c'est le destinataire qui agit. Là encore, le destinataire doit pouvoir agir contre le premier transporteur/ transporteur contractuel, et non seulement contre le dernier transporteur/ transporteur de fait.

transport successif à des cas de substitution: tel est notamment le cas dans l'arrêt *Lufthansa v. AA et GMD*, AA s'étant substitué GMD pour une partie du transport. Cette approche s'explique néanmoins par le fait que les Etats-Unis n'ont pas ratifié la Convention de Guadalajara, qui, à notre avis, appréhende de façon beaucoup plus efficace ce type de situations.

⁽⁷⁴⁾ *supra*, n° 33.

⁽⁷⁵⁾ Voir par exemple *Cie d'Assurances Générales de France et autres c. Cie Air France et Cie Yemen Airways*, Tribunal de commerce de Paris, 18 mars 1981 in: RFDA 1981 p. 355: "Qu'Air France soit considérée comme premier transporteur au sens de la Convention de Varsovie, ou comme transporteur contractuel au sens de l'art. 1c de la Convention de Guadalajara, sa responsabilité est la même". Les juges préférèrent parfois ne pas même aborder la question: cf. *Cie d'Assurance Helvetia c. Cie UTA et Cie Air Afrique*, CA Lyon, 17. 02. 1983, in: RFDA 1983, p. 228. Selon la note de Grellière qui suit cet arrêt, il s'agit d'une application tacite de la Convention de Guadalajara, alors que Goldhirsh, ad art. 30, p. 163, cite cet arrêt comme un exemple de transport successif.

⁽⁷⁶⁾ Par transporteur initial au sens de l'art. 30.3 CVTA, il faut comprendre le transporteur contractuel et pas le transporteur qui intervient matériellement en premier: cf. *Sté SAS c. La Fortune et al.*, Cour d'appel de Paris, 03. 02. 1971, in: BT 1971 p. 85-88.

⁽⁷⁷⁾ Du même avis: Goldhirsh, ad art. 30, p. 167; Mankiewicz, p. 44, n° 53.

43. Lorsqu'au contraire c'est à la demande du passager ou de l'expéditeur que le transporteur contractuel fait appel à une autre compagnie aérienne pour l'exécution effective du transport, ce sont les règles du transport successif qui s'appliquent, avec le risque pour le passager de ne pouvoir agir contre son cocontractant initial⁽⁷⁸⁾, et le risque, plus théorique, pour le destinataire de ne pouvoir agir contre le cocontractant initial de l'expéditeur. Si d'autres transporteurs interviennent, les solutions du transport successif et de la Convention de Guadalajara doivent se combiner, le transporteur contractuel et son substitut, transporteur de fait, devant être considérés comme une entité entrant dans la chaîne des transporteurs successifs⁽⁷⁹⁾.

d. Pluralité de documents de transport

44. Une autre question, que nous avons déjà abordée, peut justifier la distinction entre transporteur successif et transporteur de fait: celle de la pluralité des documents de transport. L'article III.2 de la Convention de Guadalajara protège en effet le transporteur de fait contre les accords spéciaux ou renonciations dérogeant aux règles de la Convention de Varsovie, ou contre les déclarations spéciales d'intérêt à la livraison, dans la mesure où il n'y a pas lui-même consenti: "*Aucun accord spécial aux termes duquel le transporteur contractuel assume des obligations que n'impose pas la Convention de Varsovie, aucune renonciation à des droits prévus par ladite Convention ou aucune déclaration spéciale d'intérêt à la livraison, visée à l'article 22 de ladite Convention, n'auront d'effet à l'égard du transporteur de fait, sauf consentement de ce dernier*".

45. Nous avons vu que les règles du transport successif ont été appliquées à cette question dans l'arrêt *Deutsche Lufthansa c. CNRS*. La Convention de Guadalajara offre pourtant une solution beaucoup plus équilibrée à cette question, tout en évitant de reposer l'ensemble du raisonnement sur la question de la bonne foi des transporteurs: l'usager du transport, expéditeur ou passager, peut agir contre son cocontractant initial sur la base du document de voyage initial. Il peut également agir contre le transporteur de fait, qui est éventuellement protégé par l'article III.2 de la Convention de Guadalajara. Il s'agit là d'une solution ménageant à la fois les intérêts légitimes de l'usager du transport, qui ne se voit pas imposer une modification des rapports contractuels à laquelle il n'a pas souscrit, et ceux du transporteur de fait, qui est protégé par les termes du contrat sur lequel se base son intervention.

C. Situations voisines

46. Les configurations contractuelles du transport successif et du transport de fait doivent être distinguées de trois situations voisines: les situations de novation, les situations de représentation, et le recours du transporteur à des auxiliaires.

⁽⁷⁸⁾ Cf. *Vergara v. Aeroflot*, 390 Féd. Supp. 1266 (DC Neb. 1975).

⁽⁷⁹⁾ Tel est le cas dans l'arrêt *Lufthansa v. AA et GMB*.

a. Situation de novation

47. Lorsqu'un transporteur, d'accord avec son client, se substitue un autre transporteur, il peut s'agir d'une novation libérant le premier transporteur de ses obligations vis-à-vis du passager ou de l'expéditeur⁽⁸⁰⁾. Cette solution doit, à notre avis, rester exceptionnelle et doit résulter de la volonté expresse du passager ou de l'expéditeur. Le fait que le nouveau transporteur agisse sur la base d'une lettre de transport aérien différente de la lettre de transport initiale n'est pas une preuve de la novation, puisque l'article III.2 de la Convention de Guadalajara prévoit expressément cette hypothèse⁽⁸¹⁾. S'il s'agit d'un transport de passager, le fait que le passager ait pris connaissance et accepté le contenu d'un billet de passage différent du premier document émis peut être un indice de novation, dans les limites du principe de la confiance et de la protection de la bonne foi du passager. La standardisation des billets de passage réduit cependant considérablement l'impact de cette question en pratique.

b. Situation de représentation

48. Une compagnie aérienne⁽⁸²⁾, une agence de voyage⁽⁸³⁾, un commissionnaire-expéditeur⁽⁸⁴⁾ qui n'assument pas vis-à-vis de l'expéditeur ou du passager l'obligation du transport, mais uniquement l'obligation de conclure un contrat de transport pour le compte de leur client, ne sont pas transporteurs, et ne sont donc ni transporteurs successifs au sens de l'article 30.1 CVTA, ni transporteurs contractuels au sens de l'article I.3 CG. De même une association qui affrète un avion dans l'intérêt de ses membres n'est en général considérée que comme un représentant de ceux-ci vis-à-vis de la compagnie aérienne⁽⁸⁵⁾.

Si ces représentants concluent le contrat de transport avec le transporteur

⁽⁸⁰⁾ Cf. *Parkinson v. Canadian Pacific Air*, 10 Avi 17967 (DC NY 1968); *Mankiewicz*, p. 44, n° 53. En matière de transport de passagers, la question est théorique puisque la solution du relais de l'art. 30.2 CVTA libère le premier transporteur en cas de transport successif. La Convention de Guadalajara doit par contre s'appliquer si le recours à un transporteur de substitution a lieu sans l'accord du passager.

⁽⁸¹⁾ *Contra Goldhirsh*, ad art. 30, p. 167.

⁽⁸²⁾ Voir par exemple *Cie d'Assurance Helvetia c. Cie Air France, Cie UTA et Cie Air Afrique* (CA Lyon 17 février 1983) in: 1983 RFDA 228: *Air France*, qui avait émis le billet, n'était que le représentant d'UTA. Si la compagnie aérienne qui émet le document de voyage pour une autre compagnie prend expressément la responsabilité du transport, il ne s'agit plus de représentation mais de transport successif au sens de l'art. 30.2 CVTA in fine. Cette hypothèse est cependant assez peu probable en pratique. Cf. par exemple son rejet in: *Orent v. Sabebe* (DC NY 1962) in: 8 Avi 17273.

⁽⁸³⁾ L'activité de billetterie des agences de voyage n'est pas concernée par la directive européenne: cf. *Marchand*, in: *AJP* 1994, 6, p. 722, n° 3.

⁽⁸⁴⁾ *Tosi*, n° 408ss; *Traité II*, n° 2957.

⁽⁸⁵⁾ Cf. *Block v. Air France*, US Court of Appeal, 8 novembre 1967 in: 10 AVI 17518. Implicitement également in: *Bafana and another v. Commercial Airways*, 1990 (1) South African Law Reports 368 et RDU 1989 II 610, où le Lions club qui avait organisé le voyage de ses membres a été tenu pour un simple représentant de ces derniers.

en leur nom propre, ils assument vis-à-vis du transporteur le rôle de l'expéditeur. Telle est notamment la situation prévue en droit suisse par l'article 439 CO, en matière de commission d'expédition. Dans cette hypothèse, l'expéditeur réel est privé du droit d'agir directement contre le transporteur⁽⁸⁶⁾.

c. Recours du transporteur à des préposés

49. Le recours du transporteur à des préposés au sens de l'article 25 A de la Convention de Varsovie ne doit pas être confondu avec le recours à un transporteur de fait. Ces préposés peuvent être soit des employés du transporteur, soit des cocontractants indépendants, en particulier de compagnies aériennes distinctes jouant un rôle accessoire dans l'exécution du transport⁽⁸⁷⁾.

50. Certes, le transporteur contractuel répond du fait du transporteur de fait comme s'il était le sien (art. III 1 CG), ce qui rapproche le statut juridique du transporteur de fait de celui d'un auxiliaire du transporteur contractuel. Le transporteur de fait se distingue cependant d'une compagnie aérienne jouant un rôle accessoire dans l'exécution du transport par la nature de son obligation, qui est une obligation de transport. Il se distingue des employés du transporteur par son indépendance: la protection que lui confère l'article III.2 CG souligne cette indépendance, de même que le for qui est créé selon l'article VIII CG en son domicile. La Convention de Guadalajara mentionne d'ailleurs les préposés du transporteur contractuel à l'article V CG, les distinguant clairement du transporteur de fait⁽⁸⁸⁾.

51. La distinction entre transporteur de fait et auxiliaires est parfois rendue ambiguë par la jurisprudence américaine qui, en l'absence de ratification par les Etats-Unis à la fois de la Convention de Guadalajara et du protocole de La Haye 1955, tend à élargir à l'infini la notion de transporteur, jusqu'à l'appliquer à toute personne participant à quelque titre que ce soit au transport⁽⁸⁹⁾. Cette jurisprudence a pour but de permettre aux préposés du transporteur de se prévaloir des limitations de responsabilité du droit uniforme.

⁽⁸⁶⁾ Cf. *Rank Precision Industrie, Inc v. Jardine Air Cargo* (1987 ND III) in: 20 *Avi* 18325: l'expéditeur réel a confié la marchandise à un commissionnaire expéditeur qui, agissant en son propre nom, l'a confié à un second intermédiaire, lequel est apparu comme expéditeur sur la LTA. Ni l'expéditeur réel, ni le premier commissionnaire expéditeur n'ont été autorisés à agir contre le transporteur.

⁽⁸⁷⁾ Sur la définition de préposé, comprenant notamment des cocontractants indépendants jouant un rôle dans l'exécution du transport, cf. *Traité II*, n° 3134. La confusion se retrouve parfois dans la jurisprudence, comme le note *Dettling Ott*, p. 40.

⁽⁸⁸⁾ Du même avis *Pourcelet*, p. 330 ss; *Mankiewicz*, p. 48, n° 55.

⁽⁸⁹⁾ Cf. *Lathigra v. British Airways*, 24 *Avi* 17343 (W.D. Wash. 1993). Selon cet arrêt, qui définit très largement la notion de transporteur comme toute personne exécutant une obligation, même accessoire, du transporteur principal: "The framers of the Warsaw Convention intended to include all those concerned with the enterprise of air carrier's international air travel under the scope of the Convention". Le défendeur était en l'espèce la compagnie aérienne qui avait fait la réservation et confirmé le vol pour le compte du transporteur aérien.

S'il n'est pas contestable que les limitations de responsabilité bénéficient à tous ceux qui participent à l'opération de transport⁽⁹⁰⁾, il nous semble excessif d'étendre la notion de transporteur aussi largement que la jurisprudence américaine. La Convention de Varsovie n'est en particulier pas le contexte légal dans lequel doit s'inscrire une éventuelle action directe contre les auxiliaires du transporteur. Une telle action repose sur les droits nationaux de la responsabilité civile⁽⁹¹⁾. Les Etats qui, comme la Suisse, ont ratifié de façon plus complète les différents instruments du droit aérien uniforme disposent d'un appareil juridique beaucoup plus précis, permettant de distinguer transporteur contractuel (éventuellement successif), transporteur de fait et agents, et offrant des bases légales distinctes au droit de ces différents acteurs du transport international de disposer des limitations de responsabilité de la Convention de Varsovie.

IV. Conclusion: Plaidoirie pour la solution du parapluie percé

52. L'arrêt *Lufthansa v. AA et GMD* est plus intéressant pour les questions qu'il pose que pour les réponses qu'il apporte: la Cour se contente de constater qu'il s'agit d'un transport successif, laissant cependant à GMD la possibilité de prouver qu'il ignorait le point de départ initial du transport. Sous cette réserve, elle conclut que *Lufthansa*, cessionnaire des droits de l'expéditeur, pouvait agir contre *American Airlines* et contre GMD, sur la base de la lettre de transport aérien initiale, et selon les modalités de responsabilité de la Convention de Varsovie. Curieusement, l'article 30.3 CVTA n'est pas évoqué, ce qui aurait pourtant posé la question de la qualité pour défendre de *American Airlines*, qui n'était ni le premier transporteur, ni le transporteur en charge de la marchandise lorsque l'événement dommageable est survenu. Curieusement aussi, la Cour n'a pas relevé qu'en sa qualité de premier transporteur, *Lufthansa* était également responsable vis-à-vis de l'expéditeur, et que son action ressemblait plus à un recours entre transporteurs qu'à une action en responsabilité du transporteur dans ses rapports (externes) avec l'expéditeur. Or, il est très contesté que la Convention de Varsovie soit applicable aux recours entre transporteurs. La Cour laisse peut-être échapper ici une occasion intéressante de préciser la jurisprudence internationale sur ce point douteux.

53. L'uniformisation internationale du droit souffre de l'unité intrinsèque des systèmes juridiques. Nous avons déjà eu l'occasion de dénoncer, à pro-

⁽⁹⁰⁾ Cf. Art. 25 A du protocole de La Haye de 1955; art. V de la Convention de Guadalajara. Les Etats-Unis, qui n'ont pas ratifié ces instruments, en acceptent néanmoins le principe (cf. *Reed v. Wiser* 555 F. 2d 1079 (2d Cir 1977); *Baker v. Lansdell* 590 Féd. Supp. 165 in: 19 Avi 18193 (DC NY 1985); *Kabbani v. International Total services*, 1992 (DC Dist. Col) 805 Féd. Supp. 1033; *Lear v. New York Helicopter corp.* (1993 2d Dept.) 190 App. Div. 2d 7 597, NY 5 2d 411) en vertu d'une argumentation qui est à la source des confusions que nous mentionnons.

⁽⁹¹⁾ Voir notamment *Languedoc c. Sté Hernu Perron*, CA Paris, 17 novembre 1975, in: 1976 RFDA 109.

pos d'autres Conventions, les faiblesses d'une uniformisation thématique du droit⁽⁹²⁾. Le droit uniforme du transport international aérien, fort d'une expérience de plus de soixante ans, offre un exemple subtil du glissement d'une uniformité proclamée à un morcellement malheureux du droit international. Ce glissement est accéléré par les protocoles additionnels irrégulièrement ratifiés, par les Conventions complémentaires en vigueur dans certains Etats seulement, et enfin par une jurisprudence qui se désuniformise non seulement en raison de son penchant naturel à l'originalité, mais aussi parce qu'elle tient compte, même dans son interprétation du texte uniforme, des textes supplémentaires ratifiés par l'Etat dont elle émane.

54. Le fait que la cohérence interne au système du droit uniforme du transport international aérien soit parfois mise en péril par le développement naturel du droit ne doit cependant pas nous empêcher de plaider pour une cohérence plus large du transport international en général, en dressant des ponts entre les différentes Conventions qui en déterminent le régime. Une synthèse de ces textes permet de dégager quatre types de solutions à la question de la pluralité de transporteurs. L'absence de vocabulaire consacré nous a conduit à les baptiser nous-même de solution de la solidarité, du parapluie (imperméable ou percé), du relais, et du morcellement.

55. La solution du parapluie percé, qui permet à l'usager d'agir en toute hypothèse contre son cocontractant, et par ailleurs contre le transporteur en charge de la marchandise lorsque l'événement dommageable est survenu, nous semble de loin la solution préférable. Elle ménage à la fois la réalité contractuelle, et la réalité pratique:

- Elle correspond à la réalité contractuelle dans la mesure où elle instaure une responsabilité de principe du cocontractant de l'usager. Elle permet par ailleurs à l'usager de toujours se prévaloir du document de transport dont il a eu connaissance.
- Elle ménage cependant la réalité pratique en permettant à l'usager d'agir contre le transporteur finalement responsable, court-circuitant ainsi de pesants recours internes. Elle permet en contrepartie au transporteur concerné de faire valoir le document de transport sur la base duquel il agit.

56. Cette solution correspond par ailleurs à la volonté la plus récente du législateur international, exprimée dans les dernières Conventions uniformes du transport international: la Convention de Hambourg, la Convention sur le transport multimodal, la Convention d'Athènes en sont les derniers exemples. La solution du parapluie correspond aussi à la pratique en matière de transport routier, puisqu'une bonne partie des transports échappent à l'application des articles 37ss CMR, à travers l'émission de plusieurs lettres de voitures.

⁽⁹²⁾ Marchand, *Les limites de l'uniformisation matérielle du droit de la vente internationale*, Helbing & Lichtenhahn, Genève 1994, notamment p. 26ss.

Il est vrai que ce parapluie-là n'est percé que dans certaines juridictions, imperméable dans les autres.

57. En droit aérien, les solutions de l'article 30 CVTA sont compliquées, injustes, et mal appliquées par la jurisprudence. La solution du parapluie percé est, par contre, introduite par la Convention de Guadalajara. Il faut donc définir de façon généreuse le champ d'application de cette Convention méconneue, et encourager les développements de la jurisprudence, aujourd'hui famélique en droit aérien, autour du concept de transporteur de fait. Il faut également souhaiter de lege ferenda que les principes de cette Convention soient repris en une seule disposition (à l'instar par exemple de l'art. 4.1 CA ou 10.2 CH) dont une prochaine révision du régime varsovien pourrait consacrer l'adoption.

* * *

Citations

Revues

Air Law	Kluwer Air Law Cases (Netherlands)
AJCL	American Journal of Comparative Law
Avi	CCH Aviation Law Reporter (U.S.A)
BT	Bulletin des Transports (France)
Cal. App. 3d	California Appeal, 3d series (U.S.A)
DMF	Droit Maritime Français (France)
Dom. L. Rep 2d	Dominion Law Report 2d edition (Canada)
ETL	European Transport Law (Belgique)
F. 2d	Federal Reporter, 2d Series (U.S.A)
F. Supp.	Federal Supplement (U.S.A)
Lloyd's Report	Lloyd's Report (U.K)
N.Y.S 2d	New York Reports, 2d Series (U.S.A)
NY S 2d	New York Supplement, 2d series (U.S.A)
RDS	Revue de Droit Suisse (Suisse)
RDU	Revue de Droit Uniforme (Italie)
RFDA	Revue Française de Droit Aérien (France)
RO	Recueil officiel du droit fédéral suisse (Suisse)
ZLW	Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (Germany)

Abréviations

CA	voir note 25
CG	voir note 27
CH	voir note 17
CIM	voir note 7
CIV	voir note 7
CMR	voir note 6
Convention d'Athènes	voir note 25

Il est vrai que ce parapluie-là n'est percé que dans certaines juridictions, imperméable dans les autres.

57. En droit aérien, les solutions de l'article 30 CVTA sont compliquées, injustes, et mal appliquées par la jurisprudence. La solution du parapluie percé est, par contre, introduite par la Convention de Guadalajara. Il faut donc définir de façon généreuse le champ d'application de cette Convention méconnue, et encourager les développements de la jurisprudence, aujourd'hui famélique en droit aérien, autour du concept de transporteur de fait. Il faut également souhaiter de lege ferenda que les principes de cette Convention soient repris en une seule disposition (à l'instar par exemple de l'art. 4.1 CA ou 10.2 CH) dont une prochaine révision du régime varsovien pourrait consacrer l'adoption.

* * *

Citations

Revues

Air Law	Kluwer Air Law Cases (Netherlands)
AJCL	American Journal of Comparative Law
Avi	CCH Aviation Law Reporter (U.S.A)
BT	Bulletin des Transports (France)
Cal. App. 3d	California Appeal, 3d series (U.S.A)
DMF	Droit Maritime Français (France)
Dom. L. Rep 2d	Dominion Law Report 2d edition (Canada)
ETL	European Transport Law (Belgique)
F. 2d	Federal Reporter, 2d Series (U.S.A)
F. Supp.	Federal Supplement (U.S.A)
Lloyd's Report	Lloyd's Report (U.K)
N.Y.S 2d	New York Reports, 2d Series (U.S.A)
NY S 2d	New York Supplement, 2d series (U.S.A)
RDS	Revue de Droit Suisse (Suisse)
RDU	Revue de Droit Uniforme (Italie)
RFDA	Revue Française de Droit Aérien (France)
RO	Recueil officiel du droit fédéral suisse (Suisse)
ZLW	Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (Germany)

Abréviations

CA	voir note 25
CG	voir note 27
CH	voir note 17
CIM	voir note 7
CIV	voir note 7
CMR	voir note 6
Convention d'Athènes	voir note 25

Convention de Guadalajara	voir note 27
Convention de Hambourg	voir note 17
Convention de Varsovie	voir note 12
CTM	voir note 22
CVTA	voir note 12
LTA	lettre de transport aérien
Lufthansa v. AA et GMD	voir note 1
Règles de La Haye-Visby	voir note 18

Doctrine

- BOURGEOIS, H, Droit aérien, Fiches juridiques suisses, n° 1083 à 1091a
- CLARKE, Malcolm A, International Carriage of Goods by Road, CMR, 2 éd, Sweet & Maxwell, Londres 1991
- DETTLING Ott, Regula, Internationales und Schweizerisches Lufttransportrecht, Schulthess, Zurich 1993
- GOLHIRSCH, Lawrence B., The Warsaw Convention annotated, A legal handbook, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht 1988
- HONNOLD, John O., Ocean Carrier and Cargo, Clarity and Fairness, Hague or Hamburg, in: Journal of Maritime Law and Commerce, 24, n° 1 1993
- MATTE, Mateesco, Nicolas, Treatise on air-aeronautical Law, ICASL McGill University, Montreal 1981
- MANKIEWICZ, René, The Liability Regime of the international air carrier: a commentary of the present Warsaw System, Kluwer 1981
- MARCHAND, Sylvain, La pluralité de transporteurs routiers selon la CMR, in: ETL 1995, 5, p. 577-598
- MARCHAND, Sylvain, Droit des transports internationaux et "contort", in: Revue de Droit Suisse, 1995, p. 119-141
- POURCELET, Transporteur contractuel et transporteur de fait dans la Convention de Guadalajara, (1962-63) 9 McGill Law Journal 317
- TETLEY William, Marine Cargo Claims, third edition, International Shipping Publication, Montreal 1988
- TONNER, Reiserecht in Europa, Luchterhand, Berlin 1992
- TOSI, Jean-Pierre, L'affrètement aérien, LGDJ, Paris 1977
- Traité II: Traité de droit aérien, Michel de Juglart, 2ème édition par du Pontavice, Dutheil de la Rochère, M., LGDJ 1989
- ZUELLIG, Thomas, Der CT (Combined Transport) - Vertrag im schweizerischen Recht, Schulthess, Zurich 1983

FRANCE

M. SAUVAGEOT, Président de Chambre à la Cour de Cassation de France – J. MERIMEE, Conseiller honoraire à la Cour de Cassation de France – B. MERCADAL, Directeur Scientifique de l'I.D.I.T., Rouen – G. FRAIKIN, Avocat à la Cour, Boulogne sur Seine – A. GARNAULT, Avocat à la Cour, Paris – E. du PONTAVICE, Professeur de Droit, Paris – G. AUCHTER, Chef du Département Transport-Logistique, Institut Universitaire de Technologie, Mulhouse.

GREECE

V.J. SARANTITIS, Avocat, Athens – I. ROCAS, Professor, Athens.

INDIA

Capt. B. SINSHA, Barrister at Law, Bombay.

ISRAEL

P.G. NASCHITZ, Advocate & Notary, Tel Aviv.

ITALIA

G. BERLINGIERI, Professore, Genova – Maria MATTEUCCI, Secrétaire général de l'Institut international pour l'unification du droit privé, Roma – G. ROMANELLI, Avvocato, Professore, Roma – G. BELLONI, Avvocato, Padova – Dr. A. PESCE, Avvocato, Milano – M. RICCOMAGNO, Avvocato, Genova – Dott. M. COMENALE PINTO, Procuratore Legale, Roma, Simonetta SOTGIU, Consigliere, Corte Suprema di Cassazione, Roma.

JAPAN

A. YAMAMICHI, Counselor at Law, Tokyo.

LIBAN

H. ZOGHIB, Docteur en Droit, Beyrouth – J. DAHDAH, Commissaire d'avaries, Beyrouth.

LUXEMBOURG

G. ENGLEBERT, Chef du service juridique de la S.N.C.F.L., Luxembourg.

MAROC

Me. S. ZAARI, Avocat, Casablanca.

MAURITIUS

V. POONOOSAMY, Director Legal & International Affairs, Air Mauritius, Port Louis.

NEDERLAND

Mr. M.H. CLARINGBOULD, Advokaat, Amsterdam – Mr. R. CLETON, Hoofd Stafafdeling Wetgeving Privaatrecht bij het Ministerie van Justitie te 's-Gravenhage – Mr. K.F. HAAK, Rechter in de Arrondissementsrechtbank, Rotterdam – Mevr. Mr. A. van BEELEN, Rijksuniversiteit Leiden – Mr. L. STRIKWERDA, Advocaat-Generaal bij de Hoge Raad der Nederlanden, 's Gravenhage.

NORGE

E. SELVIG, Professor University, Oslo – Prof. P. Thomas ØREBECH, University of Tromsø.

ÖSTERREICH

Dr. LOEWE, Bundesministerium für Justiz – G. BLASCHE, Rechtsanwalt, Wien – Dr. F. SCHWANK, Rechtsanwalt, Innsbruck – St. R. KATZ, Legal Officer, United Nations, Office of Legal Affairs, International Trade Law Branch (UNCITRAL), Wien.

POLSKA

St. SUCHORZEWSKI, Bâtonnier, Gdynia.

SUISSE - SCHWEIZ - SVIZZERA

W. GULDIMANN, Directeur Général de l'Office Fédéral de l'Air, Zürich – Dr. Rud. Th. SARASIN, Chairman IUMI Carriers' Liability Committee – Cécile H. RINGGENBERG, Avocat, Genève – R. VIGIL, Chief Maritime Legislation, Shipping Division UNCTAD, Genève – E. CHRISPEELS, Senior Legal Officer, United Nations, Genève.

SVERIGE

J. RAMBERG, Professor University, Stockholm – K. SCHALLING, Manager Hansa Marine Ins. Co. Ltd., Stockholm.

TURKEY

Y. ÖZTÜRK, Avukat, Samsun.

U.S.A.

K. DONOVAN, ROBINSON & MALOOF – D. MALOOF, Attorney at Law, New York – E. GUTTMAN, Professor Howard University, Washington – RAWLE & HENDERSON, Attorneys at Law, Philadelphia – HAIGHT, GARDNER, POOR & HAVENS – M.E. DE ORCHIS, Attorney at Law, New York – W. HEIJMANS, Pres. T.M.C.A. Intercontinental Inc. N.Y. – D. I. MAZAROLI, Attorney at Law, New York and New Orleans.

UNITED KINGDOM

Lord Justice ROSKILL, Court of Appeal, London – Professor BINCHENG, University of London – Gordon BLACKER, Solicitor, London – Professor C. SCHMITTHOFF, LL.D., London – The Honourable Lord SLYNN of HADLEY, Member of the Judicial Committee of the House of Lords, London.