

BARREAU DE TOULOUSE

**LA RESPONSABILITÉ**  
en matière de  
**NAVIGATION AÉRIENNE**

Discours prononcé le 6 Décembre 1936  
à la Séance Solennelle de Rentrée  
de la Conférence des Avocats Stagiaires

PAR

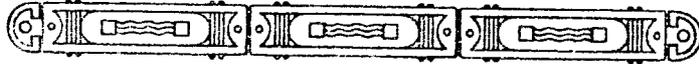
**ANDRÉ LAPEYRE**

DOCTEUR EN DROIT  
AVOCAT A LA COUR D'APPEL  
LAURÉAT DE LA CONFÉRENCE  
MÉDAILLE D'ARGENT



**TOULOUSE**  
**IMPRIMERIE MODERNE**  
**PAILLÉS & CHATAIGNER**  
22 Rue Sainte-Ursule, 22

1936



MONSIEUR LE PREMIER PRÉSIDENT, (1)  
MONSIEUR LE PROCUREUR GÉNÉRAL, (2)  
MONSIEUR LE BATONNIER, (3)  
MESSIEURS,

Le développement prodigieux de la science moderne et les innovations de notre siècle de progrès matériel sont venus apporter des transformations multiples dans toutes les branches de l'activité humaine.

De là, le changement perpétuel de notre législation, car, tout ce qui modifie « la face du monde », doit en même temps modifier « la face des lois ».

L'aviation, en bouleversant la vie économique par les immenses services qu'elle rend, devait constituer un événement d'une importance telle qu'elle ne pouvait manquer d'avoir des répercussions dans le domaine juridique.

Tout d'abord machine d'expérience et de sport, puis arme redoutable de la guerre moderne, l'avion, en permettant d'emprunter la voie des airs, devint un moyen de transport dont l'utilité s'affirme chaque jour davantage.

Du reste, la nécessité sans cesse accrue de régler des transports de plus en plus usités, exigeait de conférer à la navigation aérienne un statut légal complet.

---

(1) M. Guérin.  
(2) M. Rontein.  
(3) M. Haon.

D'ailleurs, « ne croyons pas qu'échappant aux lois physiques qui paraissent le river au sol, l'homme puisse aussi facilement s'évader du milieu juridique : la loi territoriale ne l'abandonne pas dans l'espace aérien, car chaque état élève ses frontières jusqu'au ciel et réclame la souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire.

« Et puis, les envolées sont de courte durée, et chaque fois que l'avion reprend contact avec le sol, il rentre dans cette communauté juridique qu'il a pu croire avoir un instant quittée. »

Et, M. Ripert, d'ajouter encore :

« C'est justement parce-qu'elle ne saurait échapper aux lois que l'aviation en réclame qui lui soient propres. »

Régie, pendant longtemps, par des rares décrets ou des arrêtés relatifs à la police de la circulation, en l'absence de texte de droit privé, la navigation aérienne était soumise aux dispositions législatives ou aux solutions jurisprudentielles dont les tribunaux faisaient application en matière de transports terrestres : ce qui ne manquait d'entraîner de graves inconvénients.

Aussi, sous la poussée des nécessités pratiques, le 31 mai 1924, le Parlement votait une loi qui devenait « une véritable charte de la navigation aérienne en France au point de vue de ses obligations et de ses responsabilités. »

Pour la première fois, dès lors, le pouvoir législatif considérait l'aviation, non seulement comme un sport digne d'intérêt et d'encouragement, mais comme un nouveau domaine de l'activité économique et sociale, comme la réalisation effective et pratique d'une force d'expansion qui promet d'être incomparable.

De ce code de l'air, nous n'étudierons que les dispositions susceptibles d'être envisagées au point de vue qui est le nôtre, c'est-à-dire, celui de la responsabilité.

Nous l'avons adopté, car il nous paraît être le plus vaste et le plus attachant, s'il est vrai que « toute question de droit est une question de responsabilité. »

\* \*

Mais, avant d'aborder l'étude de la responsabilité en matière de transports aériens, il convient de se demander s'il n'existe pas de législation ancienne susceptible de s'apparenter à ce droit aérien nouveau.

Après avoir essayé, mais en vain, d'assimiler l'avion à l'automobile, on a, ensuite, songé à le comparer à un navire, alors que, dès l'abord, les mots eux-mêmes imposaient ce rapprochement.

Or, les mots ne sont pas trompeurs. « Comme le navire, l'aéronef a une individualité et une nationalité propres : il emporte avec lui une petite colonie de pilotes et de passagers, il constitue le territoire d'une minuscule société. Celui qui la dirige doit avoir des droits et des devoirs spéciaux. Il n'est pas seulement un préposé, mais aussi un chef. L'aéronef, son équipage, ses passagers et ses marchandises courent en commun une aventure qui peut être périlleuse pour eux-mêmes et pour les autres ! Tout cela, ce sont les données mêmes qui ont créé les lois maritimes. »

A ce premier caractère s'en ajoute un autre qui légitime aujourd'hui pleinement cette comparaison : nous voulons parler du caractère international du transport aérien.

Tout comme nos grands paquebots, nos avions traversent les océans et les mers, et dès lors, combien singulière leur ressemblance, puisque l'un sur l'eau, l'autre dans l'air, tous deux partiront pour une longue étape, emportant à leur bord des vies humaines, une cargaison que liera à leur sort l'aventure commune, soumis à des risques égaux, offrant à ceux qui les habi-

tent le lieu du travail, du repos et si, hélas, le sort leur est contraire, le tombeau, peut-être !

Nous serons amenés, Messieurs, au cours de notre étude, à souligner encore ce rapprochement et nous verrons que si les solutions du droit aérien ne sont point rigoureusement identiques à celles du droit maritime, du moins sont-elles imprégnées du même esprit.

\*\*\*

La navigation aérienne — et ceci n'échappe à personne — soulève les plus graves problèmes de responsabilité, particulièrement vis-à-vis de l'objet à transporter auquel nous limiterons notre sujet.

En envisageant, d'une part, la responsabilité incombant au transporteur de marchandises et, d'autre part, celle découlant du contrat de transport de personnes, nous examinerons, à propos de chacune d'elles, la responsabilité légale du transporteur aérien, les tempéraments apportés au principe adopté et les causes qui engagent ou dégagent sa responsabilité. Et à côté de cette garantie de droit, nous verrons qu'il existe une garantie de fait librement déterminée par les contractants, ce qui nous emmènera à parler des clauses d'irresponsabilité.

De la sorte se trouve, tout naturellement tracé, le plan de notre étude.

\*\*\*

D'après le droit commun, aux termes des articles 1147 et 1784 du Code Civil; 97, 98 et 103 du Code de Commerce, le transporteur est, en principe, responsable des pertes et des avaries des marchandises qui lui sont confiées, ainsi que des retards survenus dans l'exécution du contrat de transport.

La responsabilité ainsi déterminée puise son fondement dans la convention; elle est, donc, contractuelle.

Dès lors, du seul fait de l'inexécution du contrat, le transporteur engagera sa responsabilité et pour s'en exonérer, il lui appartiendra de démontrer que l'inexécution résulte d'une cause étrangère qu'on ne peut lui imputer.

Ces principes généraux applicables aux transports terrestres et maritimes ont été admis par loi du 31 mai 1924 qui déclare, dans son article 41 : « que le transporteur est responsable de la perte ou de l'avarie des marchandises transportées, hors les cas de force majeure ou de vice propre de la marchandise », et dans son article 45 édicte formellement que les « règles du Code de Commerce relatives au transport par terre et par mer sont applicables au transport par air ».

Mais, à ce système de la responsabilité contractuelle le code de l'air apporte deux tempéraments, l'un la limitant, l'autre la supprimant complètement dans un cas spécial.

Si, en effet, en matière de transports terrestres, en vertu des articles 1149 et suivants du Code Civil, le demandeur en indemnité a droit, à moins de valeur déclarée, à la réparation du préjudice subi, lequel comprend, à la fois, la perte éprouvée et le gain manqué, la responsabilité du transporteur aérien, au contraire, en l'absence de déclaration « ad valorem » est limitée à la somme de 1.000 francs par colis et ce forfait ne saurait être dépassé, quelles que soient l'importance de la perte subie et la faute du transporteur, à moins, toutefois, que le préjudice ne provienne de son dol ou de sa faute lourde.

La deuxième exception apportée au principe concerne le cas du jet des marchandises. L'article 44 dispose, en effet, que le commandant de l'aéronef a le droit de faire jeter en route les marchandises chargées, si le jet est indispensable au salut de l'aéronef. Il doit, si le choix est possible, se débarrasser des marchandi-

ses de faible valeur, mais, en aucune façon, le transporteur n'est responsable envers l'expéditeur et le destinataire.

Calquée sur le droit maritime, cette hypothèse peu fréquente, il est vrai, comporte certains inconvénients qui pourront disparaître le jour où dans le droit de l'air sera créée la théorie des avaries qui déjà existe pour le transport par mer.

Hormis ces deux exceptions légales, le transporteur aérien répond de la perte, de l'avarie et du retard apporté dans la livraison des marchandises, à moins, cependant, qu'il ne prouve, pour se soustraire à la responsabilité qui lui incombe, que l'inexécution provient d'un cas fortuit ou d'une force majeure.

Et parmi les cas de force majeure, une partie de la doctrine a voulu ranger les circonstances atmosphériques et physiques qui rendent le transport impossible.

Ces événements sont, en matière d'aviation, désignés sous le nom de risques de l'air. L'éminent juriste qu'est M. Ripert, écrivait, en effet, que « dans le transport aérien, l'homme est à la merci d'un événement naturel qui le domine par sa force et le déçoit par sa soudaineté; sa prévision et son action sont également en défaut : ce qui est bien le double fondement de la force majeure. »

La jurisprudence, cependant, n'a point admis cette façon de penser, déclarant, au contraire, que le transporteur doit prendre ces risques à sa charge et ne peut s'en exonérer que par l'insertion dans le contrat, de stipulation contraire et formelle.

Car, le législateur, comprenant combien en droit aérien cette responsabilité pourrait, parfois, être lourde et onéreuse pour le transporteur, lui a permis de s'y soustraire dans certains cas.

Nulles pour les transports terrestres depuis la loi Rabier du 17 mars 1905, valables en droit maritime.

ces clauses de non-responsabilité devaient être permises en notre matière.

S'il est, d'ailleurs, nécessaire de les justifier, ne peut-on point dire qu'elles ont pour elles d'être conformes au droit commun des contrats, en accord avec le principe de la liberté des conventions qui dominent tout notre droit contractuel.

D'ailleurs, la plupart des législations : la Belgique, l'Angleterre, l'Allemagne, la Hongrie, sont favorables à ces clauses de non-responsabilité. L'Italie également les admet, mais à un degré moindre que notre loi française.

Celle-ci, dans son article 42, texte fondamental, prévoit deux risques, limitativement énumérés, à propos desquels les Compagnies de navigation aérienne peuvent s'exonérer de toute responsabilité : ce sont les risques de l'air, d'une part, et, d'autre part, les fautes du personnel employé à bord dans la conduite de l'appareil.

Par risques de l'air, il faut entendre les orages, les cyclones, les feux du ciel, les brouillards, les tempêtes, en un mot tous les accidents occasionnés par une des forces naturelles, ou d'après la jurisprudence, par des causes inconnues.

Toutefois, aux termes de l'article 42, paragraphe 2, la clause d'exclusion de garantie est nulle pour les opérations qui se déroulent à terre, comme le chargement, la conservation et la livraison des marchandises, toutes opérations qui échappent aux risques de l'air.

D'autre part, aura force légale, la clause d'après laquelle la Compagnie de navigation ne répondra pas des fautes et négligences de ses pilotes ou autres personnes embarquées à bord de ses avions, à quelque titre que ce soit.

Cette disposition qui porte, en droit maritime, le nom de « négligence - clause » trouve son fondement

dans la grande indépendance dont jouit le capitaine par rapport à l'armateur.

Or, il en est de même en droit aérien. Le pilote jouit d'une liberté absolue; tout est soumis à son initiative personnelle, sans que la Compagnie ait la possibilité de lui donner la moindre directive.

Cependant, ces clauses d'irresponsabilité ne sauraient couvrir les fautes personnelles du transporteur, ni assurer son impunité quand, par exemple, il aura mis en circulation un aéronef en mauvais état de navigabilité.

Au cas où une telle faute serait relevée, on pourrait, semble-t-il, appliquer les règles de la responsabilité contractuelle, sauf, au demandeur, le cas échéant, à se prévaloir de celles de la responsabilité quasi-délictuelle.

Dès lors, l'effet de la négligence-clause sera de priver la victime du dommage de tout recours contre la Compagnie et il ne lui restera que celui souvent illusoire contre l'employé fautif, si, toutefois, le transporteur a rapporté la preuve de la faute de son préposé.

A l'égard des tiers, au contraire, cette clause n'aura pas, en principe, d'effet. Cependant, par le jeu des règles du droit civil, au cas, par exemple, de collision d'aéronefs par faute commune des deux pilotes, la responsabilité solidaire de ceux-ci, co-auteurs d'un dommage, permettra à la victime d'agir directement, non pas contre son propre transporteur, inattaquable en vertu de la clause d'exonération, mais contre l'autre, responsable à son égard des fautes de son préposé.

Telles sont les règles relatives au transport des marchandises.

Doivent-elles s'appliquer aux transports des personnes ?

\* \*

Sans doute les mêmes questions précédemment étudiées vont-elles se poser de nouveau : aussi, nous sera-t-il permis de passer rapidement, en insistant plus par-

ticulièrement sur l'œuvre de la jurisprudence qui a eu, à maintes reprises, à s'occuper du transport des personnes par la voie des airs, à défaut de texte formel spécial à la matière.

Quel est, dès lors, le fondement de cette responsabilité ? Existe-t-il une responsabilité contractuelle ou faut-il appliquer la responsabilité délictuelle des articles 1382 et 1383 du Code Civil ?

A ce sujet, de longues controverses se sont élevées et pendant longtemps, les Tribunaux appliquaient l'article 1382.

Cependant, dès avant la loi de 1924, par un arrêt en date du 21 novembre 1921, la Cour de Cassation a consacré pour les voyageurs le principe de la responsabilité contractuelle, suivie depuis dans cette voie par l'unanimité de la jurisprudence.

C'est ainsi que, le 4 février 1927, la Cour de Paris déclarait que le transport des voyageurs par avion doit être régi par les mêmes principes que le transport des personnes par la voie de terre et qu'en conséquence, le transporteur aérien est tenu par l'effet du contrat de conduire à destination le voyageur sain et sauf; et, si un accident vient à se produire, à moins qu'il en soit imputable à un cas fortuit ou de force majeure, il est responsable de plein droit, comme il sera également tenu de ses fautes personnelles et des risques de l'air qui, tout en rendant le transport moins sûr et plus difficile, ont dû être envisagés et acceptés par le transporteur au moment du contrat, et ne constituent pas par eux-mêmes une cause d'exonération.

Est-ce à dire que, en cette matière, les clauses de non-responsabilité ne sont point licites ?

Bien que l'article 48 du Code de l'air dispose que le transporteur peut s'exonérer de sa responsabilité par suite des accidents survenus à raison des risques de

l'air et des fautes commises par le personnel employé à bord dans la conduite de l'appareil, au lendemain de la loi, la première jurisprudence s'était montrée sévère pour ces clauses d'irresponsabilité.

Lorsqu'elles ne renfermaient aucune limitation, elle les a déclarées nulles comme contraires à l'ordre public, motif pris qu'on ne peut pas d'avance se soustraire aux conséquences d'un délit ou d'un quasi-délict comportant une faute lourde dans l'exécution du contrat.

A plusieurs reprises, durant ces dernières années, la Cour de Cassation a posé le principe que rien n'interdit aux compagnies de navigation aérienne de limiter leur responsabilité aux accidents imputables à leur faute personnelle, en en exceptant ceux provenant des risques inhérents à un mode de locomotion qui n'a pas encore atteint son plein développement.

Cette thèse, logique et rationnelle, n'est que la conséquence du principe de la responsabilité contractuelle que nous avons déjà admis : ce que le contrat fait, il peut de même le défaire.

Quel sera, dès lors, l'effet de ces clauses d'irresponsabilité ? Elles vont, toujours en vertu du même principe, entraîner le renversement du fardeau de la preuve, en instituant une présomption d'irresponsabilité au profit du transporteur.

C'est la solution qui résulte des termes mêmes d'un arrêt de la Cour de Toulouse, rendu le 8 février 1932, d'après les conclusions conformes de l'éminent Avocat Général CROS, arrêt dont il nous sera permis de rappeler les principaux attendus qui constituent un résumé de la question :

*« Attendu que l'examen des travaux préparatoires de la loi du 31 mai 1924 sur la navigation aérienne démontre que, dans le dessein de favoriser le développement des transports aériens, le législateur a voulu, s'ins-*



Si demain, le développement des transports, leur complication croissante rend sa tâche plus difficile, le Code de l'Air français sera pour lui un guide sûr et précieux; l'ampleur et la justesse de ses conceptions, la clarté et la simplicité de ses formules lui permettront, le cas échéant, d'adapter sans heurt ces principes suffisamment larges et tolérants aux questions nouvelles qui nécessairement se poseront.

Dans ces conditions, notre Code de l'Air apparaît comme un modèle; il occupe une place éminente dans les législations qui se sont données pour tâche de régler un mode de locomotion qui est appelé à se perfectionner dans l'avenir.

La France qui a toujours été à la tête des nations conquérantes de l'air peut s'enorgueillir, à juste titre, de la contribution que ses juristes ont apporté à l'œuvre magnifique qu'elle a entreprise.

