

**Dalloz actualité 11 mai 2021****Catastrophe aérienne : règles de compétence****Civ. 1re, 14 avr. 2021, FS-P, n° 19-22.236****Xavier Delpech**

---

**Résumé**

L'article 28, alinéa 1<sup>er</sup>, de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 relatif à la compétence territoriale en matière d'action en responsabilité contre le transporteur aérien international édicte une règle de compétence directe ayant un caractère impératif et exclusif.

En matière de transport aérien de passagers, l'essentiel du contentieux porte – et de très loin – sur des demandes d'indemnisation en cas d'annulation ou de retard important de vol. Peu fréquentes – et c'est heureux – sont les décisions rendues en matière d'accident aérien, qu'il concerne l'aviation de loisir (pour une illustration récente, v. Civ. 1<sup>re</sup>, 8 avr. 2021, n°[ESPACE19-21.842, Dalloz actualité, 6 mai 2021, obs. X. Delpech ; D. 2021. 741 ) ou de ligne. Dans cette dernière hypothèse, l'accident est susceptible d'entraîner plusieurs dizaines, voire centaines de morts. On parle alors volontiers de catastrophe aérienne. C'est ce dont il est d'ailleurs question dans l'arrêt commenté. Les enjeux sont alors souvent considérables. Les responsabilités ne sont jamais faciles à déterminer ; souvent, tant la compagnie aérienne que le constructeur de l'aéronef ont quelque chose à se reprocher. Il est alors de bonne politique, pour les ayants droit des victimes, d'exercer une action en indemnisation à la fois contre le constructeur de l'aéronef et contre la compagnie aérienne.

Dans l'affaire ici jugée, le 28 décembre 2014, un avion, parti d'Indonésie à destination de Singapour, s'est abîmé en mer. Tous les passagers et membres de l'équipage ont malheureusement péri. Le 4 juillet 2016, divers ayants droit des victimes ont alors engagé une action en responsabilité civile à la fois contre la compagnie aérienne (une société indonésienne), le propriétaire de l'avion (une société allemande), le constructeur (une société française) et son fournisseur (une autre société française ; qui semble être un sous-traitant du constructeur auquel il est reproché d'avoir livré une pièce défectueuse), devant le tribunal de grande instance d'Angers, lieu du siège social de cette dernière société. On peut comprendre que les demandeurs, de nationalité française, ont préféré saisir une juridiction française pour obtenir la mise en cause de tous ces acteurs, d'abord par commodité, mais aussi parce que celles-ci sont probablement plus généreuses que les juridictions indonésiennes. Par ailleurs, le fournisseur a formé un recours en garantie contre la compagnie aérienne, également devant le tribunal de grande instance d'Angers. De leur côté, la compagnie aérienne, le fournisseur et le constructeur ont saisi le juge de la mise en état d'une exception d'incompétence au profit des juridictions indonésiennes.

Malheureusement pour eux, ils n'obtiennent – sur le seul terrain de la procédure – que partiellement gain de cause : la cour d'appel d'Angers déclare, en effet, le tribunal de grande instance d'Angers incompétent pour connaître de leurs demandes à l'encontre de la compagnie aérienne et énonce que l'affaire les opposant à celle-ci devra faire l'objet d'une disjonction d'instance, ainsi que le prévoit l'article 367, alinéa 2, du code de procédure civile. Dans leur pourvoi, les ayants droit ont contesté cette disjonction, estimant qu'en cas de pluralité de défendeurs, le demandeur a le choix de saisir la juridiction du lieu où demeure l'un d'entre eux. Cette prorogation de compétence a vocation à s'appliquer dans l'ordre international dès lors que les demandes dirigées contre les différents défendeurs sont connexes. Ils ajoutent qu'un accident d'aéronef est un fait unique rendant indivisibles ou, à tout le moins connexes, les demandes présentées à l'encontre des constructeurs et transporteur et justifiant à ce titre, l'application de la prorogation de compétence. En refusant de reconnaître la compétence de la juridiction française pour statuer sur la responsabilité de la compagnie indonésienne, la cour d'appel aurait violé l'article 42, alinéa 2, du code de procédure civile, qui prévoit qu'en cas de pluralité de défendeurs, le demandeur saisit, à son choix, la juridiction du lieu où demeure l'un d'eux (ici le fournisseur). Il est vrai qu'il a déjà été jugé qu'une telle action en indemnisation peut valablement être intentée à la fois contre le constructeur et le transporteur devant le tribunal du siège du premier car la Cour de cassation a estimé que ces demandes ont entre elles un lien de connexité (Civ. 1<sup>re</sup>, 26 juin 2019, n° 18-12.541, Dalloz actualité, 26 sept. 2019, obs. X. Delpech).



Devant quelle juridiction et sur quel fondement la compagnie aérienne doit-elle être attraite ? Tout d'abord, les ayants droit des victimes se sont prévalus des règles de compétence issues du règlement (UE) n° 1215/2015 du 12 décembre 2012 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, dit Bruxelles 1 *bis*, et du principe de bonne administration de la justice résultant de ce règlement. En effet, selon eux, ce principe risquerait d'être bafoué s'il y a une incompatibilité entre la décision rendue par une juridiction française retenant la responsabilité du transporteur aérien sur l'appel en garantie exercé contre lui par le fournisseur, constructeur de la pièce défectueuse, et celle – qui serait rendue par une juridiction indonésienne, qui serait alors compétente – écartant toute responsabilité de ce même transporteur sur l'action directement intentée par les ayants-droits des victimes. L'argument est séduisant, mais la Cour de cassation le rejette logiquement, à la suite de la cour d'appel d'Angers, estimant que, dans la mesure où le transporteur aérien étant une société domiciliée dans un État tiers à l'Union européenne, la cour d'appel en a justement déduit que cette société ne pouvait être attraite en France sur la base de l'un des chefs de compétence dérivée du règlement Bruxelles 1 *bis*. Cette solution se recommande de l'article 6, § 1<sup>er</sup>, de ce règlement qui énonce que, « [si] le défendeur n'est pas domicilié sur le territoire d'un État membre, la compétence est, dans chaque État membre, réglée par la loi de cet État membre ».

Les règles de compétence pour connaître d'une action en responsabilité contre le transporteur aérien sont en principe déterminées par les conventions internationales en matière de transport aérien. D'ailleurs, l'article 71 du règlement précité énonce que « [le] présent règlement n'affecte pas les conventions auxquelles les États membres [dont la France] sont parties et qui, dans des matières particulières, règlent la compétence judiciaire, la reconnaissance ou l'exécution des décisions ». On serait donc tenté de prime abord de solliciter la Convention de Montréal du 28 mai 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international. Pourtant, elle doit être en l'occurrence écartée, car, pour qu'elle s'applique, il faut en principe que le point de départ et le point (prévu) de destination soient deux parties à la Convention (art. 1<sup>er</sup>, al. 2). Or, à la date de l'accident, l'Indonésie, État du point de départ du vol, n'en était pas encore partie. C'est donc la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929, dont l'objet est le même que celle de Montréal, qui est applicable. Son article 28 pose les règles de compétence territoriale dans le cadre d'une action en responsabilité contre le transporteur aérien en cas de transport international. Selon le premier alinéa de cet article, « [l']action en responsabilité est portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'une des hautes parties contractantes, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination ».

Ce texte ne permet en aucun cas d'attraire le transporteur aérien devant une juridiction française. Que l'on retienne l'un ou l'autre des deux chefs de compétence prévus par celui-ci, le transporteur aérien ne pouvait être poursuivi que devant une juridiction indonésienne. La Cour de cassation ajoute que l'article 28, alinéa 1<sup>er</sup>, de la Convention de Varsovie « édicte une règle de compétence directe ayant un caractère impératif et exclusif, de sorte qu'elle fait obstacle à ce qu'il y soit dérogé par application des règles internes de compétence, et notamment celle de l'article 42, alinéa 2, du code de procédure civile ». La solution n'est pas nouvelle (v. déjà Civ. 1<sup>re</sup>, 11 juill. 2006, n° 04-18.644 P, D. 2006. 2055, obs. X. Delpech [📖](#) ; RTD com. 2006. 703, obs. P. Delebecque [📖](#) ; JCP 2006. Actu. 373 ; 12 nov. 2009, n° 08-15.269, Rev. crit. DIP 2010. 372, note H. Muir Watt [📖](#) ; RTD com. 2010. 456, obs. P. Delebecque [📖](#) ; JCP E 2010, n° 1789, note F. Letacq). Cette règle de compétence directe signifie que le juge français saisi, amené, au préalable, à s'interroger sur sa propre compétence, est tenu d'appliquer cet article 28 pour apprécier cette compétence, à l'exception de toute autre règle de conflit de juridictions, en particulier la règle française de compétence territoriale.

Qu'en est-il enfin des règles de compétence territoriale s'agissant de l'appel en garantie du fournisseur contre le transporteur ? La cour d'appel a jugé que le tribunal de grande instance d'Angers était compétent à l'égard des demandes en garantie formées par le fournisseur à l'encontre du transporteur. Ce que confirme la Cour de cassation dans sa réponse, qui mérite d'être intégralement reproduite : « L'arrêt retient exactement, d'une part, que la Convention de Varsovie ne s'applique qu'aux parties liées par le contrat de transport et que, par conséquent, l'appel en garantie du constructeur d'aéronefs ou de son sous-traitant, qui n'exerce pas une action subrogatoire mais une action personnelle, contre le transporteur, ne relève pas du champ d'application de cette Convention et, partant, échappe aux règles de compétence juridictionnelle posées en son article 28, d'autre part, que, conformément à l'article 333 du code de procédure civile, applicable dans l'ordre international en l'absence d'une clause attributive de compétence, le transporteur ne peut décliner la compétence de la juridiction française saisie dans ses rapports avec l'appelant en garantie ».

La solution ne saurait surprendre. La Cour de cassation a, en effet, déjà jugé que l'appel en garantie du constructeur d'aéronefs contre le transporteur aérien ne relève pas du champ d'application de la Convention de Varsovie et, partant, échappe aux règles de compétence juridictionnelle posées en son article 28 (Civ. 1<sup>re</sup>, 4 mars 2015, n° 13-17.392 P, Dalloz actualité, 6 mars 2015, obs. X. Delpech ; D. 2015. 622, obs. X. Delpech ; *ibid.* 1294, obs. H. Kenfack ; JCP 2015, n° 601, note O. Cachard). C'est dire que la détermination de cette compétence relève des règles françaises, en l'occurrence de la règle de prorogation légale de compétence posée par l'article 333 du code de procédure civile sur l'intervention forcée,

dont la Cour de cassation a déjà eu l'occasion d'affirmer que, sauf en présence d'une clause attributive de compétence ou d'une clause compromissoire, il est applicable dans l'ordre international (Civ. 1<sup>re</sup>, 12 mai 2004, n° 01-13.903, Bull. civ. I, n° 129 ; D. 2004. 1562, et les obs.  ; RTD civ. 2004. 553, obs. R. Perrot ). Ainsi, la Convention de Varsovie (et aujourd'hui celle de Montréal) n'est applicable que dans les relations entre le passager et le transporteur aérien. L'arrêt commenté ne surprend donc pas mais réitère opportunément, en les motivant davantage, des solutions complexes qui méritent d'être mieux connues.

**Mots clés :**

**CIVIL** \* Procédure civile

**AFFAIRES** \* Transport



Copyright 2021 - Daloz - Tous droits réservés.