

L'irrégularité des titres de transport et la responsabilité du transporteur aérien international

Volume 3, 1973

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1110856ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1110856ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Revue de Droit de l'Université de Sherbrooke

ISSN

0317-9656 (print)

2561-7087 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

(1973). L'irrégularité des titres de transport et la responsabilité du transporteur aérien international. *Revue de droit de l'Université de Sherbrooke*, 3, 171–181. <https://doi.org/10.7202/1110856ar>

L'irrégularité des titres de transport et la responsabilité du transporteur aérien international

OBSERVATIONS SUR LA JURISPRUDENCE QUÉBÉCOISE ET AMÉRICAINE RELATIVES A LA CONVENTION DE VARSOVIE ET AU PROTOCOLE DE LA HAYE

1. Les décisions de la Cour Supérieure de Montréal des 7 et 31 décembre 1971.

a) L'affaire Ludecke

L'arrêt rendu le 7 décembre 1971, dans l'affaire *Ludecke v. Canadian Pacific Airlines*¹, par le Juge en Chef adjoint, l'honorable Georges Challies, de la Cour Supérieure du district de Montréal, est à notre connaissance le premier arrêt canadien portant sur l'interprétation de la convention pour l'unification de certaines règles relatives à la responsabilité du transporteur aérien, signée à Varsovie le 29 octobre 1929. Quelques jours plus tard, le 31 décembre 1971, le même juge a rendu un jugement dans l'affaire *Montreal Trust Company et Stampleman v. Canadian Pacific Airlines*² qui traite de l'interprétation du Protocole La Haye portant modification de la convention de 1929³. Les deux décisions méritent de l'attention parce qu'elles illustrent à la fois les avantages et les pièges d'une jurisprudence comparative.

1 12 AVI 17,191.

2 12 AVI 17,197.

3 Entré en vigueur le 3 août 1963, et certifié par le Canada le 28 septembre 1955. Pour une description du Protocole, voir R.H. Mankiewicz, (1956) 16 Rev. du Bar. 253.

Le mari de madame Ludecke, M. G.T. Rodge, voyageait de Londres à Tokyo via Hong Kong muni d'un billet aller et retour établi par la BOAC à Londres. Le trajet Hong Kong-Tokyo fut effectué par la défenderesse, les *Canadian Pacific Airlines*, dont l'avion s'est écrasée lors de l'atterrissage à Tokyo. La demanderesse réclamait réparation intégrale du dommage causé à elle et à ses deux enfants mineurs du fait de la mort de son mari.

Le contrat de transport était régi par la *Convention de Varsovie*. Celle-ci établit une présomption de responsabilité du transporteur et limite cette responsabilité, sauf dans les cas spécialement prévus par la convention. Plus particulièrement aux termes de son article 3(2), la responsabilité du transporteur en cas de mort accidentelle d'un passager est illimitée lorsque le transporteur n'a pas délivré de billet de passage. Mais le transporteur répond d'une façon illimitée de la perte et de la destruction des bagages enregistrés non seulement lorsqu'il n'a pas délivré de bulletin de bagage mais aussi en cas d'irrégularité de ce titre⁴, voir article 4(2) de la *Convention de Varsovie*.

Quant au billet de passage il doit, selon l'article 3(1), sous-alinéa (e), contenir, parmi d'autres mentions, "l'indication (en anglais: *statement*) que le transport est soumis au régime de la responsabilité établie par la présente Convention". L'article 4(3), sous-alinéa (h), contient la même disposition en ce qui concerne le bulletin de bagage.

Invoquant une jurisprudence constante des tribunaux des Etats-Unis, qui a été inaugurée par l'arrêt *Lisi v. Alitalia*⁵, Mme Ludecke demandait la réparation intégrale du dommage subi par elle et ses enfants, motif pris de ce que l'indication exigée par les articles 3(2) et 4(3), devait être considérée comme étant omise parce qu'imprimée en caractères pratiquement illisibles, et que, dans ces conditions, la défenderesse était responsable sans limitation aucune.

La Cour Supérieure à Montréal a examiné en détail l'arrêt dans l'affaire *Lisi* ainsi que les jugements des cours des Etats-Unis d'Amérique qui ont approuvé cette jurisprudence, et certains arrêts anglais traitant de titres de transport régis par la *Convention de Varsovie*. Tout en approuvant en principe la jurisprudence américaine, elle "regrette qu'elle ne peut pas endosser les arguments des décisions américaines" en ce qui concerne la limitation de la responsabilité de la défenderesse pour les dommages causés par la mort du passager⁶; "car

4 Voir article 4(2) de la *Convention de Varsovie*.

5 9 AVI 18-120.

6 Le juge Demers, de la même Cour, avait exprimé le même regret dans l'affaire *Ocean Accident and Guarantee Corporation Ltd. v. Air Canada*, (1971), C.S. 98. Dans cette affaire la limitation de responsabilité ne résultait pas de la *Convention de Varsovie* inapplicable dans le cas d'espèce, mais d'une clause du tarif reproduite sur le billet. La Cour a constaté que le passager avait pris connaissance de cette clause qui, dès lors, était applicable en vertu des dispositions de l'art. 1676 C.c. Dans l'affaire *Ludecke*, le juge en chef adjoint, déclare cet article inapplicable aux contrats de transports par air.

l'article 3 est clair". En effet, contrairement aux dispositions de l'article 4(4) et de l'article 9, l'article 3(2) prévoit implicitement que la simple irrégularité du billet de passage n'empêche pas le transporteur "de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité"⁷. Par contre, la défenderesse est déclarée responsable d'une manière illimitée pour la perte des bagages étant donné que le bulletin de bagage était "irrégulier" du moment que "l'indication que le transport était régi par la Convention de Varsovie" était illisible. A ce sujet, l'arrêt se lit comme suit:

"The Court is of the opinion that the BOAC ticket. . . does not contain a statement that the carriage is subject to the rules relating to liability established by the Warsaw Convention. It is not any statement which meets the requirements of the article 4 but a reasonably legible and comprehensible statement. The purpose of the requirement, namely to give the passenger a chance to take protective measures such as a special insurance can only be fulfilled if the warning is brought to the attention of the average passenger. All the criticism of the tickets found in the *Lisi* case and other quoted jurisprudence are fully applicable to the ticket (in the present case) with the additional difficulty that the background of wavy lines on the flight coupon makes the ticket even less legible than that in *Lisi*".

La défenderesse avait en outre fait valoir que les passagers avaient été informés de la limitation de responsabilité du transporteur par des affiches à l'aéroport d'embarquement, Heathrow Airport, qui précisait que les transports sont "régis par les conditions générales du transporteur qui peuvent être consultées sur demande". La Cour a rejeté cet argument non seulement pour le motif que ces affiches ne satisfaisaient pas aux conditions prescrites par les articles 3 et 4 de la *Convention de Varsovie*, mais "surtout parce qu'il n'y a aucune indication que le défunt a vu, ou aurait pu voir, ces affiches alors qu'il se préparait à une envolée de longue durée et à pensé probablement à autre chose que l'éventuelle limitation de la responsabilité de la compagnie aérienne, et que, par ailleurs, il n'y a aucune indication qu'il a consulté les conditions générales"⁸.

7 Les trois articles qui sont devenus les articles 3(2), 4(4) et 9 avaient une teneur identique dans le projet de convention présenté à la Conférence de Varsovie, interdisant, tous les trois, en cas d'irrégularité de titre de transport, l'application des dispositions limitant ou excluant la responsabilité. A la suite d'une intervention du délégué britannique lors du débat sur le projet du futur article 3, le délégué grec proposa de supprimer référence à l'irrégularité du titre dans la dernière phrase. Cette proposition fut adoptée; mais alors qu'elle justifiait des amendements semblables dans les deux autres projets d'articles, elle ne fut pas reprise lors de l'examen des futurs articles 4 et 9 qui furent adoptés sans débat.

8 "There is no evidence that the deceased had or should have observed the notice regarding the carriage having in mind that he was embarking on a long flight and in all probability thinking about other things but possible limitations of liability by the airline; moreover there is no evidence that he consulted tariff".

b) L'affaire Stampleman

Le jugement rendu le 31 décembre 1971, par la même Cour dans l'affaire *Montreal Trust Company et Stampleman v. Canadian Pacific Airlines* traite du même accident⁹.

Dans cette espèce, le passager décédé, M. Joseph Irving Stampleman, avait acheté à Air Canada un billet pour un vol de Montréal à Tokyo et retour. En conséquence, son contrat de transport était régi par le *Protocole de La Haye de 1955* portant modification de la *Convention de Varsovie* de 1929¹⁰. Le Protocole a notamment amendé les articles 3 et 4 de la Convention en substituant à l'indication exigée par ses articles, un "avis" qui doit être rédigé comme suit: "Si le transport comporte une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays du départ, il peut être régi par la *Convention de Varsovie* qui, en général limite la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésion corporelle, ainsi qu'en cas de perte ou avarie des bagages". En outre, les dernières phrases des articles 3(2) et 4(4) ont été remplacées par une disposition uniforme quant au fond, et rédigée ainsi (article 3(2)): "toutefois si, du consentement du transporteur, le passager s'embarque sans qu'un billet de passage ait été délivré, ou si le billet ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1,c du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22, lesquelles établissent les montants maxima de responsabilité"¹¹.

Dans l'affaire *Montreal Trust et Stampleman*, le Juge Challies se réfère à sa décision dans l'affaire *Ludecke* pour condamner la défenderesse à réparer intégralement le dommage causé aux demandeurs par la mort du passager et par la perte de ses bagages. Comme il l'avait fait antérieurement, il constate que le billet ne contient pas "un avis raisonnablement lisible et compréhensible" à l'effet que le transport est régi par les règles relatives à la responsabilité établies par la *Convention de Varsovie*¹².

9 Voir note 2 ci-dessus. Cet accident est aussi à l'origine du jugement d'une Cour des Etats-Unis: *Burdell v. Canadian Pacific Airlines*, Cook County (Illinois), 1968, 10 AVI. 18-151, cf. notre note "La Convention de Varsovie devant la Constitution américaine", *Revue Française du Droit Aérien*, 1971, p. 198.

10 La disposition correspondante de l'article 4(2) amendée se lit comme suit: "toutefois si le transporteur accepte la garde des bagages sans qu'un bulletin ait été délivré ou si, dans le cas où le bulletin n'est pas combiné avec un billet de passage conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1,c), ou n'est pas inclus dans un tel billet, et ne comporte pas l'avis présent à l'alinéa 1,c) du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22, alinéa 2", relatif à la limite de responsabilité concernant les bagages enregistrés.

11 Voir note 2 ci-dessus.

12 ("The Air Canada ticket does not contain a reasonably legible and comprehensive notice that the carriage is subject to the rules relating to liability established by Warsaw Convention"). Dans ces conditions, conclut le jugement, l'avis doit être considéré comme inexistant et la défenderesse ne peut invoquer les limites de responsabilité.

Les commentateurs ne peuvent pas ne pas applaudir chaleureusement le Juge en Chef Adjoint de la Cour Supérieure de Montréal d'avoir, enfin relevé l'erreur flagrante commise implicitement par plusieurs cours des Etats-Unis d'Amérique. En effet, ainsi qu'il résulte clairement du paragraphe 2 de l'article 3 de la *Convention de Varsovie*, l'irrégularité, prétendue ou réelle, du billet de passage, à savoir, l'omission ou l'inexactitude d'une mention exigée par le paragraphe 1er de cet article, n'enlève pas au transporteur le bénéfice de la responsabilité limitée en cas de mort ou de lésions corporelles du passager, alors qu'il en est tout autrement de sa responsabilité en cas de perte, destruction ou endommagement des bagages ou marchandises conformément aux dispositions de l'article 4, paragraphe 4 et de l'article 9, concernant respectivement le bulletin de bagage et la lettre de transport aérien¹³. Aussi bien, le juge montréalais cite-t-il, en l'approuvant, l'un des premiers commentateurs de la *Convention de Varsovie*, le Professeur D. Goedhuis, qui a dit que "le transporteur. . . n'est pas privé (des avantages que lui confèrent la Convention) lorsqu'il délivre un billet de passage qui n'est pas conforme aux dispositions du paragraphe 1, de l'article 3, relatives à la forme du billet". C'est dire qu'il peut délivrer n'importe quel genre de ticket, sans y inclure aucune des mentions prescrites par la *Convention de Varsovie* car celle-ci ne prévoit aucune sanction d'une telle omission.

Comment se fait-il que la cour américaine en statuant dans l'affaire *Lisi* ne s'est pas rendue compte de ce "détail"? La raison semble en être qu'elle a basé son jugement sur ses propres *dicta* dans l'affaire *Mertens v. Flying Tigers*^{13a}. Or cette espèce traite de la remise (*delivery*) du billet au passager, dont l'omission entraîne, en effet, la responsabilité illimitée du transporteur conformément aux termes mêmes de la dernière phrase de l'article 3(2). En reprenant dans l'affaire *Lisi* sa *ratio decidendi* de l'affaire *Mertens* et en ignorant le libellé clair et précis de cette dernière phrase, la cour contredit en même temps le jugement qu'elle avait rendu en 1955 dans l'affaire *Grey v. American Airlines*¹⁴ où elle avait déclaré que l'irrégularité du billet de passage n'empêchait pas le transporteur d'invoquer la limitation de sa responsabilité. Mais, dit cette même cour dans l'affaire *Lisi*, dans une simple note de bas de page, la défenderesse Alitalia a tort de s'y référer puisque l'irrégularité du billet de M. Grey ne résultait pas de la violation de l'article 3(1), sous-alinéa e), mais consistait dans l'omission de la mention des "arrêts prévus", prescrite par le sous-alinéa c) de cet article.

Cependant cet argument ne porte pas car l'irrégularité du titre ne change pas de nature du fait que dans l'affaire *Grey* elle provient de l'omission réelle d'une mention obligatoire et qu'elle découle, dans l'affaire *Lisi*, d'une omission fictive, résultat de la suppression judiciaire d'une mention figurant effectivement sur le titre, L'arrêt *Ludecke* a parfaitement relevé ce point.

13 Sur les raisons de cette différence v. note 7 ci-dessus.

13a 9 AVI 17,475; 382 U.S. 816,933.

14 227 F. 2d, 282; 4 AVI 17,572; 350 U.S.889.

Toutefois, l'absence purement fictive d'une mention obligatoire, dès lors qu'elle est basée sur la taille "lilliputienne" des caractères employés pour l'impression de celle-ci ou sur la difficulté de lecture ne justifie, à notre avis, ni la décision rendue dans l'affaire *Lisi* ni celle de la Cour Supérieure de Montréal dans l'affaire *Ludecke* pour autant que celle-ci proclame la responsabilité illimitée de la défenderesse pour la perte des bagages.

Avant d'étayer davantage cette thèse, il convient de noter que la décision dans l'affaire *Lisi* a été vivement critiquée non seulement par la doctrine¹⁵ mais aussi par les gouvernements de plusieurs Etats Parties à la *Convention de Varsovie* qui ont même demandé à intervenir à côté de Alitalia dans l'appel que celle-ci avait interjeté devant la Cour Suprême des Etats-Unis d'Amérique¹⁶. Ils partageaient l'avis du Juge Moore, qui dans une opinion dissidente véhémement avait écrit: "The language of the treaty (referred to as the *Warsaw Convention*) is clear. Its provisions are not difficult to understand. . . The majority do not approve of the terms of the treaty and, therefore, by judicial fiat they re-write it. . . Judicial predilection for their own views as to limitation of liability should not prevail over limitation fixed by the legislative and executive branches of government. . ."

Par une décision de quatre voix contre quatre, la Cour Suprême a refusé d'examiner l'appel de Alitalia. L'égalité du vote s'explique du fait que le neuvième juge, M. Thurgood Marshall n'a pas participé au vote parce que, en sa qualité antérieure de Solicitor-General du gouvernement Fédéral, il avait signé un mémoire d'*amicus curiae* en faveur de *Lisi*.

2. Observations sur ces jugements

a) La Convention de Varsovie

La décision dans l'affaire *Ludecke*, comme celle, antérieure, dans l'affaire *Lisi* sont basées sur les arguments suivants: du moment que la *Convention de Varsovie* exige que le billet et le bulletin de bagages comportent "l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente convention", ses auteurs ont entendu informer le passager de la limitation éventuelle de la responsabilité du transporteur et lui offrir ainsi la possibilité de "prendre des mesures de protection", par exemple en souscrivant une assurance-vie. Mais il suffit de parcourir les travaux préparatoires de la Convention pour se rendre compte que tel n'est pas le but de cette disposition.

15 Par ex.: A.G.W. Kean, *Strict Liability, etc.*, (1970) I.C.L.O. 1251 et commentaire dans (1967) 42 Notre Dame Lawyer 806.

16 Des jugements contraires, mais antérieurs à celui dans l'affaire *Lisi* ont été rendus au Royaume-Uni (*Preston v. Hunting Air Transport* (1956) 1 Q.B. 454) et en Belgique (*Pawles v. Sabena*, (1950) U.S. Avi.R. 367).

Aux termes de son article 1(1), la *Convention de Varsovie* s'applique uniquement au contrat de transport dont le point de départ et de destination sont situés soit sur le territoire de deux Etats contractants, soit sur le territoire d'un même Etat contractant si une escale est prévue dans le territoire d'un autre Etat. Afin qu'on puisse établir si un transport est régi par la convention, il faut donc que le titre de transport, qu'il s'agisse du billet de passage, du bulletin de bagage ou de la lettre de transport aérien, indique les points de départ et de destination ainsi que, éventuellement, les arrêts prévus; (voir article 3(1), sous-alinéas a) et b); article 4(3), sous-alinéa a); et article 8, paragraphes b) et c)). Il se peut pourtant que l'employé établissant le titre de transport, de même que les parties au contrat de transport ignorent si les points de départ et de destination sont situés dans des Etats contractants ou qu'ils commettent une erreur à cet égard¹⁷. Aussi bien, pour éviter tout doute sur l'application effective de la convention au transport en question, les articles 3, 4 et 8 disposent que le titre de transport doit comporter l'indication que le transport est soumis au régime de responsabilité de cette convention. De sorte que, en vertu même de cette stipulation, la convention s'applique également aux cas où les points du départ ou de destination ou l'un deux; ne sont pas situés dans un Etat contractant. L'indication en question est donc un élément de preuve et, avant l'affaire *Lisi*, personne ne l'a jamais considéré comme valant une "mise en garde" ou un "avis" à l'adresse du client du transporteur.

On ne saurait prétendre davantage qu'étant donné la limitation de la responsabilité qu'elle prévoit, la *Convention de Varsovie* ne peut s'appliquer à un transport donné qu'à condition que le passager en ait été effectivement prévenu, qu'il y ait consenti et qu'il ait eu la possibilité matérielle de prendre des "mesures de protection". En effet, les transports qui (du fait des points de départ et de destination convenus) sont internationaux au sens de l'article 1er de cette Convention, sont régis par ses dispositions relatives à la responsabilité du transporteur, non pas parce que les parties au contrat ont ainsi stipulé mais parce que le transport satisfait aux conditions énoncées dans son article 1er et que la Convention ratifiée est la loi du pays. Peu importe donc que le passager ait pris connaissance de "l'indication" qu'il ait pu porter sur le billet ou qu'il ait pu la lire sans difficulté.

Enfin, pour ne s'en tenir qu'à la jurisprudence américaine, il n'est pas sans intérêt d'observer que, dans le cas de transports aériens internes, les tribunaux des Etats-Unis n'hésitent pas à appliquer les limitations de responsabilité qui sont prévues dans les conditions générales (*tariffs*) des transporteurs américains du moment que celles-ci ont été déposées (*filed*) auprès du *Civil Aeronautic Board* à Washington; peu leur importe dans ce cas, que le passager en ait ou non pris connaissance.

17 Voir à ce sujet aussi bien les procès-verbaux de la Conférence de Varsovie que ceux de la Conférence de La Haye, et Lord Denning dans *Corocraft v. Pan American World Airlines*, (1969) 1 All E.R. 82.

On comprend donc difficilement qu'ils répugnent à appliquer les dispositions de la convention limitant la responsabilité des transporteurs aériens, à moins que leurs clients aient été informés.

En conséquence, dès lors qu'il est sans importance que le passager ait été informé de la limitation éventuelle de la responsabilité de son transporteur puisque, aussi bien, les dispositions de la Convention s'y rapportant ont force de loi, la question simplement ne se pose pas de savoir si l'indication, prévue par les articles 3,4 et 8 est imprimée en caractères qui sautent aux yeux, ou en caractères ordinaires, voire petits, utilisés pour toutes les autres conditions qui figurent sur le titre de transport soit en vertu de la *Convention de Varsovie*, soit à la suite d'une décision de l'IATA ou du transporteur lui-même. On ne saurait donc admettre la responsabilité illimitée des *Canadian Pacific Airlines* pour la perte de bagages de l'époux de Mme Ludecke, motif pris de ce que la mention exigée par l'article 4(1), sous-alinéa h) est difficile à lire et dès lors doit être considérée comme étant omise.

Tout au plus pourrait-on concevoir qu'un juge déclare inexistante une indication qui est, de fait, illisible si le passager, malgré ses efforts, n'a pu obtenir des préposés du transporteur les éclaircissements nécessaires pour son déchiffrement et son intelligence. Mais telle n'a été la situation ni dans l'affaire *Lisi* ni dans les affaires qui en ont adopté la solution, y compris l'affaire *Ludecke*.

Ces conclusions sont corroborées par la constatation qu'aucun tribunal n'a jamais jugé que l'indication en question a été "omise" ou irrégulière pour la raison qu'elle a été rédigée, comme c'est fréquemment le cas, dans une langue inconnue du passager. Bien entendu, quiconque accepte, sans protestation, un document que, pour quelque raison que ce soit, il est incapable de lire ou de comprendre, ne peut plaider son ignorance du contenu.

Aussi bien ne saurait-on attacher une signification juridique au fait que les indications concernées sur les titres de transport de l'affaire *Ludecke* portaient en surimpression de lignes ondulées qui les rendaient plus difficiles à déchiffrer dès lors surtout que le jugement ne dit pas si ces lignes s'y trouvaient déjà au moment de la remise des titres au mari de Mme Ludecke et si celui-ci s'en est soucié.

Il faut enfin faire des réserves sérieuses à l'égard de la "jurisprudence *Lisi*" qui, en liant la limitation de la responsabilité à la taille des caractères d'imprimerie utilisés dans l'espace (et pourquoi pas le lier à la mauvaise vue du passager?), aboutit à l'arbitraire judiciaire en la matière comme le montrent, par exemple, les arrêts dans les affaires *Milikan v. Iberia Lines Aereas*¹⁸ où une indication utilisant des caractères de 8 points préserve la responsabilité limitée et *Molitch v.*

18 11 *Avi.* 17,337.

*Irish International Airline*¹⁹ et *Stolk v. Air France*²⁰ que déclarant que des caractères "plus larges que Lisi" et même des caractères de 10 points entraînent la perte de la limitation.

b) Le Protocole de La Haye

Les observations et conclusions ci-dessus sont-elles encore valables après la modification de la *Convention de Varsovie* par le *Protocole de La Haye*, lequel s'appliquait au transport de M. Stampleman; *Montreal Trust Co. et al. v. Canadian Pacific Airlines*? En effet, les articles 3 et 4 amendés n'exigent plus une simple "indication" mais un "avis" dont, cependant, la teneur est beaucoup plus vague que celle de l'indication prescrite par les articles originaux de la Convention.

La substitution du mot "avis" au mot "indication" ne saurait, nous semble-t-il, changer le fond de la question. En effet, pas plus que la convention originale, la convention amendée à La Haye ne s'applique en vertu d'une stipulation des parties portant sur la responsabilité du transporteur. Au contraire, le contrat de transport est fourni aux dispositions de limitation de responsabilité du *Protocole de La Haye*, ou plus exactement: de la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955* (voir article XIX du Protocole) du simple fait, et pour autant, que les points de départ et de destination du passager sont situés dans le territoire d'Etats Parties audit Protocole; pourvu, bien entendu, que le passager ait reçu avant l'embarquement un billet et, éventuellement, un bulletin de bagages comportant l'avis prescrit. Tel fut le cas de M. Stampleman.

Par ailleurs, tout en exigeant que le titre de transport comporte cet avis, les articles 3 et 4 amendés ne disposent pas que le passager doit en prendre connaissance ou, à plus forte raison, que cet avis doit être imprimé d'une manière déterminée. A ce propos il convient aussi de rappeler que les délégués à la Conférence de La Haye ont, après un long débat, rejeté les propositions de la délégation des Etats-Unis d'Amérique tendant à stipuler que ledit avis devrait être imprimé en caractères d'une taille déterminée ou avec une couleur particulière²¹. Certes, rien n'empêche le législateur national de compléter les dispositions de la convention ou du *Protocole de La Haye* en prescrivant de telles particularités! Autant que nous le sachions, aucun législateur ne l'a fait et, même les juges favorables à une interprétation "prophétique" ou "intersticielle" des lois ou conventions n'ont autorité pour passer outre au silence volontaire du législateur.

En ce qui concerne plus particulièrement les caractères utilisés dans le billet de M. Lisi, il n'est peut-être pas sans intérêt de noter qu'ils avaient été approuvés par le *Civil Aeronautics Board* à Washington.

19 11 *Avi.* 17,396.

20 10 *Avi.* 18,247.

21 Procès-verbaux OACT doc. 7686, vol. 1, p. 46, 59, 124.

Le Solicitor-General des Etats-Unis d'Amérique, dans son mémoire présenté à la Cour Suprême dans l'affaire *Lisi*, a essayé de minimiser l'importance de cette approbation, déclarant notamment: "*The Board did not purport to pass on, much less decide, the size of type, type face, or other typographical details the airlines should employ in printing the required warning regarding limited liability. Rather, the Board merely approved an inter-carrier agreement, on the form of the ticket as not adverse to the public interest. . .*"²².

22 Le mémoire a été aimablement communiqué à l'auteur de cette note.

Conclusion

Le débat engagé sur la lisibilité d'une prétendue "condition" du contrat (incorporée dans un document qui en contient un nombre considérable, non prévues par les Traités mais insérées au gré de l'IATA et du transporteur), est hors propos en ce qui concerne l'application de la *Convention de Varsovie*, originale ou amendée et l'étendue de la responsabilité du transporteur aérien. L'on s'étonne aussi qu'il ait été engagé par des juges qui se veulent et se croient "réalistes", car il aboutit à une jurisprudence qui est loin d'être accordée à la réalité. Les "conditions générales" et les contrats-types, comportant une longue liste de stipulations, fort complexes, sont aujourd'hui la règle. Il s'en rencontre un peu partout, et non seulement dans les transports aériens, maritimes ou autres. Or, il est un fait bien connu que le client ne prend pas la peine de les étudier²³. Le ferait-il, il lui faudrait consulter un avocat expérimenté pour connaître l'ampleur des engagements qu'il prend en signant le contrat. Ce qui plus est: il n'a intérêt ni à lire le long document, ni à consulter un juriste: il sait pertinemment que les conditions qu'on lui propose sont "à prendre ou à laisser": il n'obtiendra aucune modification, si désirable soit-elle. Une jurisprudence qui se veut réaliste devrait tenir compte de cette réalité. Sachant que les conditions d'un contrat-type sont imposées, et non pas consenties, les "juges réalistes" devraient dans la mesure où la loi ne le leur interdit pas, déclarer inapplicables les conditions qu'ils jugeraient iniques parce que reflétant un abus de pouvoir économique, ou résultant de l'exploitation indue d'une position dominante. La "lésion léonine" prend en effet à la fin du XXe siècle un aspect autre qu'au temps des Romains. Nous ne saurions clore cette note sans informer nos lecteurs d'un événement récent, assez piquant. Dès lors que les tribunaux des Etats-Unis d'Amérique ne veulent accorder au transporteur aérien le bénéfice d'une responsabilité limitée que dans les cas où son client en a été averti, le gouvernement de ce pays a proposé, et fait accepter à Guatemala, un nouvel amendement à la *Convention de Varsovie* qui établit un régime de responsabilité objective mais toujours limitée en cas de dommages personnels ou matériel subis par le passager, et en outre modifie les articles 3 et 4 en supprimant précisément l'obligation d'insérer dans le titre de transport d'avis relatif à la limitation de responsabilité en précisant au surplus, que l'inobservation des conditions de forme prévues par les articles 3 et 4, n'affecte pas la limitation de responsabilité²⁴.

23 Même, lorsque, comme en France, il doit faire précéder sa signature au contrat par la mention manuscrite "Lu et Approuvé".

24 Pour plus de détails v. R.H. Mankiewicz, "Le Protocole de Guatemala du 8 mars 1971 portant modification de la Convention de Varsovie", *Revue française de Droit Aérien*, 1972, p. 15.