



HAL
open science

Risque, sécurité et responsabilité du transporteur aérien à l'égard de son passager

Samira Benboubker

► **To cite this version:**

Samira Benboubker. Risque, sécurité et responsabilité du transporteur aérien à l'égard de son passager. Droit. Université Paris 5, 2014. Français. NNT : 2014PA05D004 . tel-02086929

HAL Id: tel-02086929

<https://hal.science/tel-02086929>

Submitted on 1 Apr 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Faculté de droit

THESE

Pour obtenir le grade de
DOCTEUR de l'UNIVERSITE PARIS V

Discipline : Droit privé

Samira BENBOUBKER

Titre : Risque, sécurité et responsabilité du transporteur aérien à l'égard de son passager

Thèse dirigée par Mme Anne SINAY-CYTERMANN, Professeur à l'Université Paris Descartes

le 26 mars 2014

Membres du Jury :

Monsieur Philippe DELEBECQUE, Professeur à l'Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne

Monsieur Claude LIENHARD, Professeur à l'Université de Haute-Alsace

Monsieur Charley HANNOUN, Professeur à l'Université de Cergy-Pontoise

Madame Anne SINAY-CYTERMANN, Professeur à l'Université Paris Descartes

Monsieur Christophe AUBERTIN, Maître de Conférences à l'Université Paris Descartes

A la mémoire de mon père

Liste des principales abréviations

AASL	Annals of Air and Space Law
AFDI	Annuaire français de droit international
App.	Appeal
BTL	Bulletin des Transports et de la Logistique
Bull. Civ.	Bulletin des arrêts des chambres civiles, commerciale et sociale de la Cour de cassation
Cass.	Cour de Cassation
CESE	Conseil Economique et Sociale européen
CJCE	Cour de justice des Communautés européennes
CJUE	Cour de justice de l'Union européenne
COM	Communication de la Commission
Cons. UE	Conseil de l'Union européenne
Gaz. Pal	Gazette du Palais
IATA	International Air Transport Association
Jcl.	Jurisclasseur
JCP E	La Semaine juridique, édition entreprise
JCP G	La Semaine juridique, édition générale
JDI	Clunet ou Journal de droit international
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
Rec. D	Recueil Dalloz
REL	Règlement extrajudiciaire des litiges
Rev	Revue
RFDAS	Revue Française de Droit aérien et spatial
RGDA	Revue Générale de Droit aérien
RTD. Civ	Revue Trimestrielle de Droit Civil
RTD. Com	Revue Trimestrielle de Droit commercial
TGI	Tribunal de Grande Instance

Sommaire

Liste des principales abréviations	3
Introduction	6
Titre 1 : Les sources applicables à la responsabilité du transporteur aérien de passagers.....	33
Chapitre 1 : Une nébuleuse de normes conventionnelles et communautaires.....	34
Section 1 : Le droit conventionnel applicable à la responsabilité du transporteur aérien de passager.....	34
Section 2 : Le droit communautaire du transport aérien de passagers.....	67
Chapitre 2 : L'approche dynamique des rapports entretenus entre les sources applicables à la responsabilité du transporteur aérien à l'égard de son passager.....	104
Section 1 : Entre complémentarité et contrariété, la vision articulée et hiérarchisée des sources applicables à la responsabilité du transporteur aérien à l'égard de son passager.	104
Section 2: Les influences mutuelles des sources applicables à la responsabilité du transporteur aérien.....	133
Chapitre 3 : Étude du contrat de transport aérien de passager au vu de ses différentes sources	160
Section 1 : La théorisation du contrat de transport aérien de personnes.....	161
Section 2 : La formation et la matérialisation du contrat de transport aérien de personnes	177
Section 3 : l'exécution du contrat de transport aérien de personnes.....	193
Titre 2 : Les dommages subis par le passager aérien lors de l'exécution du contrat de transport	229
Chapitre 4 : La responsabilité du transporteur aérien pour retard.....	231
Section 1 : Le retard et les situations entraînant collectivement un retard pour les passagers aériens.....	231
Section 2 : Les situations génératrices de retard affectant individuellement les passagers : le refus d'embarquement.....	271
Chapitre 5 : La responsabilité du transporteur aérien de passager en cas d'accident	291
Section 1 :Le régime uniforme applicable en cas d'accident aérien : l'exclusivité du droit conventionnel	291
Section 2 : La réparation des dommages corporels	332
Chapitre 6 : La Responsabilité du transporteur aérien pour les dommages aux bagages	368
Section 1 : La responsabilité du transporteur aérien à l'égard des bagages	369
Section 2 : Limitations, exonérations et déplafonnement de responsabilité du transporteur aérien à l'égard des bagages.....	383
Titre 3 : La mise en œuvre de la responsabilité du transporteur aérien par le passager	403
Chapitre 7 : L'action judiciaire du passager contre le transporteur aérien	403
Section 1 : Les règles de compétences instaurées par le droit conventionnel.....	404
Section 2 : Les conséquences d'un droit processuel dynamique sur l'action contre le transporteur aérien	434
Chapitre 8 : Les règlements alternatifs des litiges entre le transporteur aérien et son passager	446
Section 1 : Les règlements extrajudiciaires des litiges non corporels	446
Section 2 : Une tendance vers un règlement extrajudiciaire des dommages corporels subis par le passager	461
Conclusion	472
Bibliographie	475
Annexes.....	522
Convention pour l'unification de certain règles relatives au Transport aérien international,	

signé à Varsovie, le 12 Octobre 1929 (Convention de Varsovie).....	523
C O N V E N T I O N POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES	
RELATIVES AU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL, Convention de Montréal du	
28 mai 1999.....	532
Règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002	
modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des	
transporteurs aériens en cas d'accident	551
Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004	
établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers	
en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et	
abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91	559
Règlement (CE) n o 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005	
concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font	
l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des	
passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant	
l'article 9 de la directive 2004/36/CE.....	572
Règlement (CE) n o 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006	
concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite	
lorsqu'elles font des voyages aériens	586
Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL	
modifiant le règlement (CE) n° 261/2004 établissant des règles communes en matière	
d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et	
d'annulation ou de retard important d'un vol, ainsi que le règlement (CE) n° 2027/97	
relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien	
de passagers et de leurs bagages /* COM/2013/0130 final - 2013/0072 (COD) *	601
.....	635
Loi renforçant l'information des voyageurs lors de la commercialisation de titres de	
transport sur les compagnies aériennes figurant sur la liste noire de l'Union européenne Loi	
n° 2013-343 du 24 avril 2013 parue au JO n° 97 du 25 avril 2013.....	636
.....	636

Introduction

« Avec l'avion, nous avons appris la ligne droite. À peine avons-nous décollé nous lâchons ces chemins qui s'inclinent vers les abreuvoirs et les étables, ou serpentent de ville en ville. Affranchis désormais des servitudes bien-aimées, délivrés du besoin des fontaines, nous mettons le cap sur nos buts lointains »

Antoine de Saint-Exupéry, *Terre des Hommes* 1939.

Le Doyen Ripert avait, dès les prémices du droit aérien, annoncé que l'absence de règles uniformes pouvaient conduire à une combinaison infinie de conflits de lois et de juridictions. Pour illustrer ces propos, il partait d'une situation factuelle simple : *« un aviateur parti de Londres abandonnait au milieu de la Manche le vieux droit anglais pour passer sous le droit français aux conceptions logiques et claires ; puis, franchissant le Rhin, il connaissait le droit germanique aux subtiles complications ; piquant vers le Sud, il rencontrait le droit suisse, peu favorable aux hardiesses de la circulation ; puis, à son gré, en quelques heures, au droit tchèque, au droit roumain. Des lignes qu'ils ne parvenait même pas à discerner marquaient la limite des législations applicables¹ »* .

Le transport aérien, par essence, ne peut limiter son activité aux seules frontières d'un État, sauf dans le cadre des vols dit « domestiques ² », mais pour des raisons de rentabilité et d'existence économique, une compagnie aérienne ne peut se restreindre géographiquement.

Les aéronefs franchissent des frontières sans s'arrêter, il n'y a pas de poste frontière dans les airs. Autre spécificité du transport aérien, la surface sur laquelle les aéronefs effectuent leurs déplacements, les airs. En effet, tous les États disposent « d'une couche d'air » ininterrompue entre eux. Aucune délimitation ou rupture ne peut être constatée dans les airs. Contrairement aux autres transports terrestres et maritimes, les frontières physiques ou les obstacles de la nature n'offrent pas une continuité comme dans les airs. Pour reprendre les propos d'Antoine de Saint-Exupéry, l'aviation a permis de connaître la ligne droite. Aussi les États ne sont pas égaux quant à l'accès à la mer, des ruptures géographiques tel que les chaînes de montagnes peuvent entraver la continuité du transport ferroviaire ou routier, les postes frontières sont strictement établis.

¹ Georges RIPERT, *Unification du droit aérien*, RGDA, 1932, p.253

² Vol intérieur qui assure la liaison entre deux villes d'un même pays

Le transport aérien, par l'unicité de l'air, assure une fluidité des déplacements, mais au-delà elle scelle définitivement le caractère international de son exercice.

Après avoir consacré cette supériorité de l'air, on est en droit de penser que l'air n'appartient à personne, mais au contraire qu'il s'agit d'une chose commune. Paul Fauchille avait développé une thèse sur la « liberté de l'air ». Selon lui « *Il est matériellement impossible à un État d'avoir l'atmosphère à sa disposition car l'air est rebelle à toute appropriation.* »³

Dès lors, les peuples devaient s'entendre sur des règles communes afin d'organiser le fonctionnement du transport aérien qui intéresse l'ensemble des États. En effet, ils ont tous vocation à être survolés par des aéronefs. Les pays ne se contentent pas seulement d'autoriser les aéronefs à entrer et sortir de leurs espaces aériens, ils doivent coordonner la circulation aérienne.

C'est dans cet esprit que la première convention internationale fut signée en 1919 à Paris, elle porte sur une réglementation commune en matière de navigation aérienne. C'est le premier instrument international qui a une vocation universelle.

La Convention de Paris proclame que "*chaque puissance a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire*"⁴.

Cette souveraineté permet aux États d'autoriser ou de refuser l'accès à leur espace aérien, la liberté de l'air s'exprime au travers des autorisations données par les États qui assurent la continuité des liaisons.

La Convention de Chicago de 1944 vient entériner cette notion de souveraineté, elle précise que « *les États peuvent prendre toutes les mesures nécessaires afin de restreindre l'accès à leur espace aérien en cas de danger et notamment d'exiger que l'avion atterrisse sur l'aéroport désigné par les autorités* »⁵.

Concernant le transport international de passagers, les liaisons sont infinies, demander des autorisations seraient fastidieux. La notion de « liberté de l'air » développée par Paul Fauchille va trouver sa place dans l'article 3 de la Convention de Chicago originelle, qui consacre une liberté de circulation des aéronefs civils qui ont la nationalité des États contractants. Pour cela, les compagnies devront établir des plans de vol pour le franchissement des frontières. Il s'agit d'une liberté de l'air contrôlée⁶. Pourquoi cette codification ?

Le 1er septembre 1983, un vol de la Korean Airlines transportant 269 passagers a été abattu

³ Leopold PEYREFITTE, *Jcl, Transport . Fasc. 905, Transport aérien, généralités*, n°19 et s

⁴ Joe VERHOEVEN, *Droit international public*, Précis de la faculté de droit de l'Université de Louvain, 1ère éd. Larcier, 2000, p.584.

⁵ Ibid., p.585

⁶ *A qui appartient le ciel*, le 28 juin 2008, le Figaro.fr

par un avion de chasse dans l'espace aérien de l'URSS en pleine mer du Japon. L'aéronef se serait éloigné de 500 kilomètres de son plan de vol pour se retrouver au dessus d'une zone militaire soviétique⁷.

En l'espèce, l'aéronef était un Boeing 747 qui présentait toutes les caractéristiques d'un avion de ligne commerciale, qui n'avait rien avoir avec un drone ou un appareil militaire.

L'enquête de L'OACI ainsi que l'ensemble des spécialistes aéronautiques ont estimé que la riposte à l'intrusion dans la zone militaire était disproportionnée. Cet événement créa un sentiment d'insécurité, cela signifiait que les compagnies n'étaient pas capables de garantir la sécurité effective des passagers. La destruction d'un aéronef par un État constituait un nouveau risque qui venait se greffer aux risques habituels de l'activité aéronautique. En effet, les aéronefs ne sont pas à l'abri d'une défaillance des instruments de navigation. En raison de ce risque, l'OACI a décidé de procéder à un amendement de la Convention de Chicago, en introduisant la notion de « *non recours à la force* » qui existait en droit coutumier mais à laquelle il fallait donner une force contraignante supérieure, en la faisant adopter par le plus grand nombre d'États⁸.

La 25ème session extraordinaire de l'assemblée de L'OACI reprend la proposition d'amendement du groupe de travail franco-autrichien pour modifier l'article 3 bis alinéa a) :

« Les États contractants reconnaissent que chaque État doit s'abstenir de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol et qu'en cas d'interception, la vie des personnes se trouvant à bord des aéronefs et la sécurité des aéronefs ne doivent pas être mises en danger. Cette disposition ne saurait être interprétée comme modifiant de quelque manière que ce soit les droits et obligations des États en vertu de la Charte des Nations Unies⁹ ».

Ces deux conventions offrent aux transporteurs ainsi qu'aux passagers une sécurité lorsqu'ils franchissent les frontières des différents États qu'ils survolent lors de leurs voyages.

Ces normes consacrent le droit aérien international dans son ensemble, droit public et droit aérien privé conjuguent leurs efforts pour offrir au transporteur aérien une organisation qui lui permette de se développer¹⁰. Cette répartition droit aérien public et privé a été très utilisé au début du XX ème siècle lors de l'émergence de la matière. Aujourd'hui, est-il toujours pertinent d'opérer un clivage entre ces deux dominantes. Roger Saint-Alary critiqua le choix

⁷ Jacqueline de la ROCHERE, *L'affaire de l'accident du Boeing 747 de Korean Airlines*, AFDI 1983 n°29, pp.749-772

⁸ Jean-Claude PIRIS, *L'interdiction du recours à la force contre les aéronefs civils, l'aménagement de 1984 à la Convention de Chicago*, AFDI 1984 n°30, pp.711-732

⁹ Article 3bis, PROTOCOLE portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Signé à Montréal le 10 mai 1984, IACO Doc. 9436. <http://www.mcgill.ca>

¹⁰ Michel DE JUGLART, Emmanuel DU PONTAVICE, Jacqueline DUTHEIL DE LA ROCHÈRE, Georgette MILLER, *Traité de Droit aérien*, Tome 1, LGDJ 1989. p.49 n°64.,

de Marcel le Goff de séparer son manuel de Droit aérien en deux tomes public/privé¹¹. Selon lui, « *les relations de droit public et de droit privé se sont tellement imbriquées au cours de ce quart de siècle qu'à plus d'un lecteur paraîtra peu conforme aux réalités actuelles un exposé qui, d'une manière aussi délibérée, sépare l'étude de ces deux sortes de relations* »¹². Nous rejoignons cette idée, d'interdépendance mais surtout d'imbrication des matières.

En effet, cette distinction est purement scolaire, le droit aérien international est avant tout une variante du droit international. Selon Berthold Goldman, le droit international doit être perçu dans sa globalité. En effet, l'évolution croissante de cette matière doit conduire les penseurs à faire abstraction de cette dichotomie¹³. Pour notre étude, nous avons envisagé le droit international aérien dans son ensemble. Certes, le sujet de recherche porte sur les questions liées au droit aérien privé au travers des problématiques suivantes ; la sécurité, le risque et la responsabilité du transporteur aérien à l'égard des personnes privées qu'il transporte. Mais les aspects publicistes de la manière apportent des éléments déterminants dans la compréhension de la matière.

« Le Normandie ne sera jamais remplacé, disait hier un de ceux qui lui donnèrent le jour. Ces tonnages énormes ont vécu. L'avion de transport lourd aura fait de tels progrès pendant cette guerre que le paquebot ne pourra plus le rattraper, ne cherchera même plus à entamer une bataille désormais perdue ». Paul Morand, *L'aérobis, Excursions immobiles*¹⁴.

Le contexte général du transport aérien

En 2011, 2,8 milliards de passagers ont été transportés par avion et les compagnies aériennes s'attendent à 3,6 milliards de passagers pour 2016¹⁵. Le transport aérien s'est fortement démocratisé ces dernières décennies. La libéralisation du secteur aérien a permis l'avènement d'un nombre considérable de compagnies aériennes. Cette dérégulation a conduit à l'explosion des transporteurs aériens low-cost. Aujourd'hui, il est légitime de dire que tout citoyen français ou communautaire est susceptible de prendre l'avion. Malgré une crise sectorielle du transport aérien, le nombre de passagers aériens est en constante augmentation.

11 Marcel le GOFF, Manuel de Droit Aérien, t. I : Droit public, t. II : Droit privé, 1954 et 1961, Dalloz.

12 Roger SAINT-ALARY, M. Le Goff, Manuel de Droit Aérien, t. I : Droit public, t. II : Droit privé. In: Revue internationale de droit comparé. Vol. 14 N°1, Janvier-mars 1962. p. 223

13 Berthold GOLDMAN, *Jcl. Droit international, Fasc. 5, introduction*, 1960.

14 Paul MORAND, *L'aérobis, Excursions immobiles, Oeuvres, Flammarion, 1981, p.60.*

15 Communiqué de Presse IATA n°50, *Les transporteurs aériens auront 3,6 milliards de passagers en 2016*, 6 décembre 2012 à Geneve, <http://www.iata.org>

Paul Morand avait prédit ce changement monumental de l'aviation commerciale, « *il n'en est pas moins vrai que l'avion-tramway, l'avion-taxi, l'avion-train-de-plaisir, l'avion de fin de semaine devront tôt ou tard entrer dans nos mœurs* »¹⁶.

Une enquête de la Direction Générale de l'Aviation civile a mis en évidence que la part des passagers voyageant pour des raisons professionnelles est aussi significative que celle qui voyage pour des raisons personnelles¹⁷. Le transport aérien a réussi à s'imposer comme un mode de transport usuel, au même titre que le train. Le secteur aéronautique apporte aux compagnies aériennes des aéronefs avec des capacités de plus en plus importantes en terme de transport de passager. La mise sur le marché de très gros porteurs comme l'Airbus A380, qui peut contenir jusqu'à 538 passagers, montre la part croissante du secteur aérien dans le transport de personnes.

Ces améliorations commerciales se sont accompagnées d'une sécurisation toujours plus aboutie des aéronefs. En 2012, le secteur aérien a comptabilisé 23 accidents, soit un accident pour 2,5 millions de vol¹⁸. Le cabinet Ascend, spécialisé dans les questions aéronautiques, a montré que le transport aérien était deux fois plus sûr qu'il y a quinze ans¹⁹.

Cette confiance des passagers aériens dans leur mode de transport n'occulte pas l'existence d'un risque. En 2012, 475 personnes sont décédées dans un accident aérien. Ce nombre est en baisse, ce qui s'explique par les réglementations toujours plus importantes en matière de contrôle des avions. L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, créée par la Convention de Chicago du 7 décembre 1944, a permis de créer un droit aérien public interétatique. L'instauration de règles communes et uniformes en matière de gestion du trafic et de sûreté aérienne est l'une des explications de cette amélioration des conditions de transport. Le droit communautaire est venu contribuer à cette réglementation avec la création de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.

Les mutations structurelles du transport aérien

La déréglementation du secteur aérien

La déréglementation du transport aérien a commencé aux Etats-Unis, avec le « *Airline*

¹⁶ Paul MORAND, op., cit, L'Air Français, p.610.

¹⁷ Enquête Nationale des Passagers Aériens – 2012 de la DGAC publié le 6 juillet 2013, disponible sur <http://www.developpement-durable.gouv.fr>

¹⁸ Isabelle DE FOUCAUD, *Les accidents d'avion au plus bas depuis les années 1960*, 2 janvier 2013, <http://www.lefigaro.fr>

¹⁹ Paul HAYES, Directeur de la sécurité aérienne chez Ascend, explique « *On average, overall airline operations are now twice as safe as they were 15 years ago.* » rapport publié le 3 janvier 2011.

Deregulation Act » en 1978. L'objectif étant de libéraliser le transport aérien, « *c'est-à-dire déconstruire toutes les législations qui, jusque-là, l'organisaient sur la base d'un principe simple (une ligne égale une compagnie)* »²⁰. L'Europe va connaître ce cheminement en 1987, le transport aérien devient un secteur fortement concurrentiel. L'entrée de nouvelles compagnies aériens est perçue comme un moyen de diversifier l'offre de transport aérien et par là même de conduire à la baisse des prix des billets d'avion. La concurrence participe en partie à cette démocratisation du transport aérien de passagers. En effet, elle contribuera dans un premier temps à une concurrence par les prix. Jacques Pavaux va identifier cette pratique comme suicidaire, car les marges que les compagnies dégagent permettaient simplement de couvrir les seuls coûts marginaux, mais pas la viabilité à long terme du secteur aérien²¹. Les compagnies comprennent rapidement que leur survie ne pourra être certaine, que s'ils forment des alliances commerciales entre elles afin de réduire les frais de fonctionnement.

La concentration des compagnies aériennes

La concentration des compagnies aériennes va passer par la constitution de réseaux d'alliances intra-européens et intra-continentaux. Les compagnies vont s'organiser autour de « hubs », qui sont des plate-formes de correspondances ou des aéroports pivots, vers lesquels convergent les vols de grands transporteurs aériens et ceux des plus petits qui les alimentent²².

Les alliances sont des conventions de coopération commerciale entre deux ou plusieurs compagnies aériennes établies ou non dans un même pays²³. Il peut s'agir par exemple d'une mise en commun de services aéroportuaires. Dans ce cas de figure, une compagnie qui installe son hub sur un aéroport pivot possède les infrastructures aéroportuaires, des salles d'embarquement, des passerelles, des hangars²⁴. Pourquoi ces formes d'alliances conduisent-elles à une concentration des compagnies aériennes ? Les hubs créent en quelque sorte des barrières objectives à l'activité de concurrents sur la même plate-forme.

Alain Cournanel a illustré cette situation à travers un exemple pertinent : un hub permet à une compagnie qui desservait 10 villes avec 5 avions d'arriver à atteindre 55 destinations. Plus le hub est fourni en compagnies aériennes, plus les compagnies aériennes peuvent desservir de lieux avec toujours la même flotte.

²⁰ Corinne FAYOLLE, *La dérégulation du transport aérien en Europe, Guerres mondiales et conflits contemporains* 2003/1 (n° 209), p. 75.

²¹ Jacques PAVAUX, *L'économie du transport aérien*, Economica 1995 p.379-80.

²² Alain Cournanel, *Les mutations du transport aérien*, l'Harmattan, 2001, p.40.

²³ Jacques NAVEAU, *Les alliances entre compagnies aériennes, Aspects juridiques et conséquences sur l'organisation du secteur*, Institut du transport aérien, vol.49, octobre 1999, p.9

²⁴ Alain Cournanel, *op.*, cit, p.40.

L'impact significatif de ces mutations structurelles sur la perception du transporteur aérien par son passager

Cette analyse macroéconomique du secteur aérien a un impact sur la perception floue que le passager a de son transporteur. Pour Jacques Naveau, le code-sharing a été la première pierre de touche juridique du système des alliances. Il s'agit d'un « accord entre un transporteur aérien en vertu duquel une partie opère un service déterminé tout en permettant à une autre compagnie aérienne de se présenter ce même service sous son propre code de désignation en l'ajoutant ou le substituant au code de la compagnie exploitante »²⁵.

Les codes de chaque compagnie sont attribués par l'IATA. Ainsi une compagnie aérienne pourra exploiter une ligne aérienne avec le code d'une compagnie exploitante. Elle bénéficie de l'implantation commerciale de la compagnie exploitante, ce qui lui offre la possibilité de se développer librement, comme si elle détenait le statut et les droits de trafic de la compagnie implantée²⁶. Ces pratiques permettent en effet une meilleure implantation des compagnies aériennes, tout en dégagant des bénéfices, mais il convient de s'interroger sur la lisibilité pour le passager de ces structurations. Qui est le transporteur aérien contractuel ?

Le droit conventionnel a permis la distinction entre le transporteur de fait et le transporteur contractuel avec la Convention de Guadalajara en 1971. L'affrètement a toujours existé en transport aérien de passagers, cet usage constitue une activité importante des compagnies aériennes.

Il en est de même avec la banalisation ou le wet-lease, la location d'aéronefs. Ces alliances vont avoir des conséquences dans la mise en œuvre de la responsabilité du transporteur aérien par le passager, notamment avec les options de compétences contenues à l'article 28 de la Convention de Varsovie et 33 de la Convention de Montréal. Comment rattacher et identifier une exploitation commerciale dans un hub ? Cette absence de clarté effective du transporteur aérien va toucher tant l'obligation contractuelle que les règles de compétences.

Les conséquences des pratiques commerciales des compagnies aériennes sur le service offert au passager : la pratique du yield management en transport aérien

Cette méthode, appelée également le « revenue management », consiste en une optimisation de la recette des services périssables²⁷. Le transporteur aérien est avant tout un prestataire de

²⁵ Jacques NAVEAU, op., cit, p.24-25.

²⁶ Ibid, p.24

²⁷ Terme utilisé par Jean-Paul SINSOU et Bernard RANNOU, *Gestion optimiser de la recette des services périssables : Yield management et Revenue management* : l'exemple de l'hôtellerie, Presse de l'Institut du

service, mais il ne dispose pas d'une capacité illimitée de places d'aéronefs. Avec le code sharing, la compagnie peut réserver à bord d'un autre aéronef d'une compagnie partenaire un nombre de places, qu'elle offre à la vente comme si elle opérait effectivement la liaison²⁸. En d'autres termes, elle se comporte comme si c'était son propre aéronef. Cette situation affecte le choix du passager. Le yield management marque véritablement une rupture dans la relation contractuelle entre le transporteur aérien et son passager. Ainsi, les compagnies aériennes mettent en vente plus de places que la capacité de l'aéronef. La maximisation du revenu s'établit en minimisant les coûts de la surréservation et des gâchis, qui sont définis comme le nombre de personnes qui ne se présentent pas à l'embarquement. Ces prévisions se fondent sur un historique des systèmes de réservation, qui établissent un taux de remplissage²⁹.

Cette pratique est au cœur du surbooking, il conviendra de s'intéresser à cette stratégie commerciale et opérationnelle qui perturbe l'exécution du contrat de transport aérien de personnes quotidiennement.

Il conviendra d'étudier ces mutations structurelles du secteur du transport aérien aux regard des exigences conventionnelles et communautaires en matière de droit des passagers, mais également avec le droit interne de la consommation. Cette analyse macroéconomique va s'avérer être un véritable moyen de comprendre certains déséquilibres dans la formation et l'exécution du contrat de transport aérien de personnes.

La concurrence des droits uniformes applicables à la responsabilité du transporteur aérien à l'égard des passagers.

« Le droit international des transports est un monde de cercles qui se superposent et s'imbriquent tout en s'ignorant. Avec l'air et la mer, les cercles s'éloignent encore. La Convention de Varsovie et la galaxie des conventions maritimes représentent chacune pour sa part le droit commun de la planète ».

Martine Rémard-Gouilloud³⁰

La fragmentation conventionnelle du transport aérien international de personnes

La mise en place de règles uniformes était également nécessaire pour définir la responsabilité du transporteur aérien. La Convention de Varsovie sur « l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international du 12 octobre 1929 » a consacré l'avènement d'un droit aérien privé uniforme. Le Doyen Ripert n'hésitait pas à affirmer que « l'unification du

transport aérien, 2005.

28 Ibid, p.30.

29 Myriam DECKER, *Structures et stratégies des compagnies aériennes à bas coûts « les turbulences du low-cost » dans le ciel européen*, L'Harmattan, 2004, p.67.

30 Martine RÉMOND-GOUILLOUD, *Le contrat de transport, Connaissance du droit*, Dalloz-Sirey, 1993 p.6-7.

droit en ce qui concerne les transports par air est chose faite »³¹. La portée de cette unification s'est révélée être rapidement limitée à certains aspects de la responsabilité du transporteur aérien. Les rédacteurs de la Convention furent confrontés à l'impossibilité de faire accepter aux États souverains un texte qui régirait la totalité des problèmes liés à l'activité du transport aérien. La diversité des législations nationales était un frein à l'acceptation d'un droit uniforme³². La Convention apparaît dès lors comme une œuvre de compromis face à la multitude des droits internes, aux divergences de conception, mais surtout au regard des revendications de souveraineté. Cette Convention est signée au lendemain de la Première Guerre Mondiale et les États qui viennent d'acquérir leur souveraineté voient d'un mauvais œil l'instauration d'une réglementation commune. A cette époque, la Convention de Varsovie laisse donc une part importante au droit national. Tout au long de son existence, la Convention de Varsovie a tenté de se moderniser en apportant des protocoles et des amendements. Les préoccupations des États étaient toujours les mêmes, essentiellement la préservation de leurs spécificités.

Vincent Grellière parle d'une unification de base, qui n'est en effet ni achevée ni universelle, qui a cherché l'adhésion du plus grand nombre en posant quelques règles essentielles au fonctionnement du transport aérien³³.

La Convention de Varsovie est un système qui repose sur des règles de droit uniforme et des règles de conflits de lois.

Le droit interne français a complété et ancré cette Convention. La loi 31 mai 1924 sur la navigation aérienne a consacré la responsabilité contractuelle du transporteur par air. Longtemps, les tribunaux français se fondaient sur une responsabilité délictuelle du transporteur aérien. Ce changement intervenait en faveur du transporteur aérien, il fallait l'extirper des règles de responsabilité de droit commun. Le passager aérien était assimilé à un sportif qui était conscient du risque de l'activité du transport aérien. En prenant un billet, il contribuait à son développement et à l'amélioration de ce moyen de transport. Daniel Lureau explique « *qu'il aurait été inadmissible dans ces circonstances d'imposer au transporteur une responsabilité trop lourde, alors que le voyageur prenait l'avion en pleine connaissance des risques encourus* »³⁴.

Aujourd'hui, cette vision du passager aventurier qui contribue à l'essor du transport aérien n'est plus d'actualité. Le passager est devenu le centre de l'attention des compagnies aériennes,

31 Propos rapportés par Gérard CAS, *Les sources du droit des transports aériens*, Thèse Aix en Provence, LGDJ 1964, p.2.

32 Gérard Cas, *ibid.*

33 Vincent GRELLIERE, *La responsabilité du transporteur aérien international*, Thèse Toulouse 1973, p.8-9

34 Daniel LUREAU, *La responsabilité du transporteur aérien, lois nationales et Convention de Varsovie*, Thèse LGDJ 1961, p.25 n°25.

qui cherchent à améliorer sa satisfaction, tant à bord de l'aéronef que lors de l'achat de son billet d'avion. Le passager aérien maximise son profit à travers la toile, en comparant les prix et les modalités de son voyage.

La Convention de Montréal du 28 mai 1999 vient apporter un souffle nouveau à la Convention de Varsovie vieillissante. Cette nouvelle Convention reprend le même intitulé, à savoir l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international. La Convention de Montréal modernise certaines règles applicables à la responsabilité du transporteur aérien, notamment en matière d'indemnisation. L'instauration d'une responsabilité objective du transporteur aérien en cas de lésion corporelle ou de décès du passager est l'innovation majeure de ce droit conventionnel. Nous reviendrons longuement sur les caractéristiques de cette responsabilité fondée en partie sur le risque.

La Convention de Montréal a été signée à ce jour par 104 États, et la Convention de Varsovie est toujours en vigueur. La coexistence du système varsovien et de la Convention de Montréal nous amène à parler d'un droit conventionnel. Certains États n'ont pas signé la Convention de Montréal mais sont signataires de la Convention de Varsovie, amendée ou non. Il existe aujourd'hui un droit conventionnel à plusieurs vitesses, ce qui est une source de complexité du droit applicable à la responsabilité du transporteur aérien. Beaucoup d'auteurs expliquent que la Convention de Montréal est destinée à supplanter la Convention de Varsovie³⁵. Nous verrons ultérieurement dans nos développements que cette affirmation est à relativiser. En effet, il existe des États qui n'ont même pas signé la Convention de Varsovie originelle de 1929 ; il est important de prendre en considération l'ensemble des situations existantes. Par ailleurs, il n'existe pas de procédure de dénonciation de la Convention de Varsovie, ce qui se révèle être une excellente chose, afin de garantir une application minimale du droit conventionnel avec les États signataires de la Convention de Varsovie. La Convention de Montréal laisse également une part importante du droit applicable à la responsabilité du transporteur aérien aux législations nationales.

Le droit conventionnel dans son ensemble est inabouti, l'unification est restée fragmentaire, d'où cette interrogation sur la finalité de la Convention de Montréal.

L'alignement du transport aérien interne de passagers sur le droit conventionnel

Le droit interne a choisi de conserver cette uniformité du droit conventionnel. Ainsi la loi n° 57-259 du 2 mars 1957 renvoi à l'application de la Convention de Varsovie pour les transports

35 Laurent CHASSOT, *Les sources de la responsabilité du transporteur aérien international entre conflit et complémentarité*, Thèse Berne 2012, éd. Schutless. , p.2.

internes. Pour Vincent Grellière, ce choix fait preuve « d'un bel esprit internationaliste »³⁶. L'article L6421-3 du code des transports dispose que « *La responsabilité du transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation délivrée en application du règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté est soumise, en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages, aux dispositions du règlement (CE) n° 889/2002 du 13 mai 2002 modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident et aux stipulations de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Montréal le 28 mai 1999* » . L'article L6421-4 du code des transports explique que la responsabilité du transporteur aérien non soumis aux dispositions du précédent article sera régie par les stipulations de la convention de Varsovie du 12 octobre 1929, dans les conditions définies par les articles L. 6422-2 à L. 6422-5. Toutefois, la limite de la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est fixée à 114 336 € ».

Ce nouveau code des transports français a fait l'objet d'un nombre important de critiques, notamment l'intérêt de maintenir un renvoi à la Convention de Varsovie alors que la Convention de Montréal a été ratifiée en 2004³⁷. Cette actualisation du code des transports s'est avérée partielle, et particulièrement en matière de transports aériens internes de personnes³⁸. Cette crainte de Vincent Grellière en 2006 a été confirmée par cette ordonnance, le maintien de la Convention de Varsovie s'apparente certes à une relique. Mais nous verrons que pour le transport aérien international, sa survivance reste tenace³⁹.

L'application du droit communautaire pour le transport interne et intracommunautaire de passagers

Le droit communautaire est aujourd'hui un droit intermédiaire entre les conventions internationales et les droits internes. Pour le droit français, le droit interne est le droit

36 Vincent GRELLIÈRE, *La responsabilité du transporteur aérien interne : de Varsovie à Montréal*, Gazette du Palais, 03 août 2006 n° 215, p.2

37 Le code des transports a été consacré par l'ordonnance du 28 octobre 2010, soit cinq années après l'entrée en vigueur de la Convention de Montréal, Ordonnance n° [Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010](#) JORF n°0255 du 3 novembre 2010 page 3, texte n° 113.

38 Philippe DELEBECQUE, « Je le croyais constant, il était infidèle ! » : une codification à droit « inconstant », *Revue de droit des transports* n° 10, Octobre 2011, repère 9. , Vincent GRELLIÈRE avait en quelque sorte anticipé cette possibilité du maintien de la Convention de Varsovie dans le transport interne. Il appelait de ses vœux l'abandon du « *texte varsovien étant appelé à l'obsolescence avec l'entrée progressive des différents États dans l'orbite de l'Union de Montréal* ». op., cit, p.2.

39 Vincent Grellière, op., cit « *Le débat est le suivant : la France ira-t-elle jusqu'à assurer la survie dans l'ordre interne d'un instrument diplomatique dont la mort a été, dans les relations internationales, programmée ?* »

conventionnel, mais ce n'est pas le cas pour les autres pays qui peuvent instaurer une législation propre pour les transports aériens internes. Le droit interne aura dans notre étude une autre finalité : le comblement des parties qui ne font pas l'objet d'une règle uniforme, c'est-à-dire aux mécanismes de renvois à la loi applicable.

Progressivement, la Communauté européenne puis l'Union européenne ont instauré une législation propre en s'appuyant sur les Traités fondateurs. Dans un premier temps, son action s'est limitée aux questions de sécurité aérienne et à la libéralisation du ciel européen⁴⁰.

En 1997, un règlement relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accidents a ouvert la voie au droit communautaire pour harmoniser les conditions d'indemnisation des victimes d'accidents aériens pour les vols intracommunautaires⁴¹. Le règlement est allé plus loin en consacrant une obligation d'assurance des transporteurs pour garantir une couverture minimale d'indemnisation des victimes, mais également en instituant une obligation d'information du transporteur aérien sur le droit applicable.

Le droit communautaire devient un droit dynamique et surtout réactif, prenant conscience des faiblesses du système varsovien et de l'émergence de législations disparates au sein de la Communauté. Il choisit d'uniformiser à l'ordre communautaire certaines mesures.

Mais cette mesure communautaire va influencer le nouveau droit conventionnel. Ce règlement va être le début d'une succession d'actes de droit dérivés qui mettent en place une législation innovante et réactive. Le passager aérien devient un acteur majeur du transport aérien. Le droit communautaire justifie son action sur le fondement de la complémentarité avec le droit conventionnel. En effet, son champs d'intervention s'intensifie d'années en années dans les domaines qui ne sont pas unifiés par le droit conventionnel.

Le droit interne français applique la Convention de Montréal par le biais du droit communautaire. Le règlement CE n° 2027/97 du 9 octobre 1997 modifié par le règlement CE n° 889/2002 du 13 mai 2002, s'applique selon l'article L6421-3 du code des transports du moment que le transport est assuré par un transporteur aérien communautaire titulaire d'une licence d'exploitation délivrée conformément aux dispositions du règlement communautaire n° 2407/92 du 23 juillet 1992, L'Article L6421-3. Ce règlement modifié dispose dans son article 3 que la responsabilité du transporteur aérien sera soumise à la Convention de Montréal, mais si le transport s'effectue dans un État membre⁴².

40 Xavier LATOUR, *Les enjeux de la sécurité et de la sûreté des transports aériens au regard du droit communautaire*, Colloque Paris V, La Sécurité et la sûreté des transports aériens, éd. L'harmattan 2005., p.14-15.

41 Règlement n°2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accidents, publié au JOCE 17 octobre au n°L.285.

42 Article 1er du règlement CE n° 2027/97 du 9 octobre 1997 modifié par le règlement CE n° 889/2002 du 13 mai 2002, JO L 140 du 30.5.2002, p. 2-5.

L'utilisation de deux ordres juridiques et d'un ordre juridique supplétif : le morcellement du droit applicable à la responsabilité du transporteur aérien de passagers.

Philippe Delebecque souligne cette dispersion constante des sources applicables à la responsabilité contractuelle du transporteur aérien de passagers. Ce phénomène d'éclatement est d'autant plus visible que l'opération de transport est de plus en plus vaste⁴³.

Nous avons évoqué un peu plus haut l'existence d'une concurrence entre les droits uniformes, qui vont former le droit spécial par opposition au droit commun qui n'a pas vocation à s'appliquer en matière de responsabilité du transporteur aérien. Pourtant, le droit commun, qui vient à titre subsidiaire pour les domaines non unifiés, vient concurrencer le droit spécial⁴⁴.

Cette notion de compétition pourrait également s'apparenter à une forme d'émulation, afin de contraindre le droit spécial à s'améliorer. Le droit conventionnel a du mal à se reformer, d'où le sursaut du droit communautaire, qui a créé de manière artificielle une compétence en matière de responsabilité aérienne. L'amélioration du droit supplétif ou droit commun va particulièrement se manifester dans la mise en œuvre de la responsabilité du transporteur aérien en cas de dommages corporels⁴⁵.

Jean-Pierre Tosi explique que cette distribution des sources conventionnelles permet de connaître avec précision le domaine laissé au droit commun⁴⁶.

En principe, le recours au droit commun, lors d'un accident aérien par exemple, n'est pas possible. Les articles 24 de la Convention de Varsovie et 29 de Montréal disposent : « *Dans le transport de passagers, de bagages et de marchandises, toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit, en vertu de la présente convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente convention* ». Mais cette évidence sera à relativiser. L'exclusivité du droit conventionnel veut-elle dire que si la responsabilité n'est pas établie au regard des sources internationales, il est possible de recourir au droit commun ?

Certaines décisions jurisprudentielles vont jeter le trouble sur cette notion d'exclusivité, mais au delà, nous amènent à voir le droit interne supplétif en apparence comme un droit concurrent au droit conventionnel dans sa pratique.

Cet éclatement des sources conduit nécessairement à connaître le champs d'application de

⁴³ Philippe DELEBECQUE, *La dispersion des sources de la responsabilité du transporteur aérien de passagers*, Mélanges en l'honneur de Philippe le Tourneau, Dalloz 2008, p. 326.

⁴⁴ Philippe DELEBECQUE utilise les termes de mise en concurrence et de compétition entre le droit spécial et le droit commun.

⁴⁵ Ibid.

⁴⁶ Jean-Pierre TOSI, " *Exclusivité du droit spécial. L'exemple de la responsabilité du transporteur aérien* ", Mélanges en l'honneur de Yves Serra, Dalloz 2006, p.

chacune des sources. Nous en revenons à l'analyse statique des normes applicables à la responsabilité du transporteur aérien afin de percevoir une once de clarté. La dispersion des règles applicables s'apparente à une nébuleuse qu'une partie de notre étude s'attachera à délimiter.

La recherche d'une application dynamique des sources applicables à la responsabilité du transporteur aérien

La dynamique est une matière de la physique mécanique. Plusieurs philosophes et mathématiciens célèbres comme Jean le Rond d'Alembert, avec son *Traité de dynamique* en 1743, ou encore Guillaume d'Ockham en 1323, se sont intéressés à la matière en mouvement. La dynamique étudie les corps en mouvements. La statique, qui est une autre discipline de la physique mécanique, s'intéresse aux systèmes mécaniques au repos, la cinématique vient quant à elle analyser les mouvements des corps entre eux, les interactions voire les collisions entre les matières⁴⁷. La dynamique est une étude des rapports de force. Ainsi, la dispersion des sources applicables à la responsabilité du transporteur aérien ne doit pas porter uniquement sur une analyse statique de la matière. Il faut rechercher les interactions que ces sources peuvent produire lorsqu'elles sont mises en œuvre, d'où le recours imagé à la dynamique physique. L'analyse des sources de manière dissociée s'apparentera à la mécanique statique, à savoir la compréhension isolée de chacune des sources, avant leurs mises en mouvement cinétique. Comme nous l'avons évoqué précédemment, la responsabilité du transporteur aérien va mettre en mouvement trois niveaux juridiques. Chaque niveau juridique aura une place présumée dans la mise œuvre du droit applicable. Cet examen des normes à travers la dynamique physique apporte des interrogations nouvelles sur la matière ; Doit-on les appliquer de manière dissociée ou au contraire trouver une application dynamique de ces sources de droit ? La problématique du droit applicable à la responsabilité du transporteur aérien s'inscrit dans un mouvement plus vaste d'interaction des droits applicables.

L'avènement du droit communautaire dans le droit applicable à la responsabilité du transporteur aérien a complexifié la matière. Une des questions majeures de cette étude est la cohérence de ces sources, et au-delà, la compréhension des relations qu'elles entretiennent. Existe-t-il des contrariétés, ou au contraire, les droits s'articulent-ils de manière efficace au point d'instaurer un véritable mécanisme, où chaque source est complémentaire et utile pour la mise en mouvement des autres sources ?

Le développement d'une source par rapport à une autre conduit-il à un déséquilibre, ou à un

⁴⁷ Edouard COLLIGNON, Cours élémentaire de Mécanique (Cinématique), 1868, coll. Hachette, Paris.

« *grippage* » de la mécanique ? Au contraire, une dynamique peut être envisagée par un phénomène d'influence mutuelle, de mimétisme entre des sources entraînant une forme d'uniformisation du mécanisme ? L'étude de la responsabilité du transporteur aérien exige une vision globale des normes applicables à l'image d'une mécanisme complexe.

La question de l'interprétation des sources est tout aussi fondamentale. La supériorité du droit conventionnel est incontestable, mais faut-il pour autant minimiser la portée des sources communautaires et internes ? La recherche d'un effet global du droit applicable à la responsabilité du transporteur aérien permet-elle de privilégier une source par rapport à une autre ? Le transport aérien s'opère sur trois dimensions, et le droit applicable est à l'image de sa spécificité modale.

La responsabilité du transporteur aérien au regard des notions de risque et de sécurité

« Le navire assailli par les périls de la mer et même désemparé reste en communication avec ses semblables qui peuvent l'approcher, l'assister, le secourir, le remorquer.

L'avion désemparé va s'écraser au sol ou s'engloutir dans les eaux qu'il survolait ».

Doyen Ripert⁴⁸

Le risque, une méfiance dans l'aéronef

La question de la responsabilité implique forcément l'existence d'un risque et une exigence de sécurité. Le risque de l'activité aérienne est au centre de la responsabilité du transporteur aérien. Le Doyen Ripert a souligné la particularité du risque aérien par rapport aux autres moyens de transports terrestres et maritimes. Cette vulnérabilité de l'aéronef face à son environnement explique la méfiance marquée envers cette merveille technologique.

Le risque de l'activité aérienne est véhiculé également par les médias lors des catastrophes. Avec une couverture mondiale de l'accident, des investigations ainsi que l'exposition de la douleur des victimes, l'accident provoque un traumatisme généralisé, puisque tout un chacun par empathie se retrouve dans le passager aérien décédé. La démocratisation du transport aérien et son intégration comme un produit de consommation de masse favorisent cette marque de défiance envers l'aéronef.

Au-delà de l'information relayée, des programmes télévisés se sont spécialisés dans la

⁴⁸ Propos du Doyen Ripert rapportés dans le *Traité de Droit aérien*, Michel DE JUGLART, Emmanuel DU PONTAVICE, Jacqueline DUTHEIL DE LA ROCHÈRE, Georgette MILLER, Tome 1, p.49 n°64., LGDJ 1989.

reconstruction d'accidents aériens. Ainsi la série *Mayday*, appelée également *Air Crash Investigations*, rencontre un très large succès dans le monde entier, au point de lancer une quatorzième saison en janvier 2014⁴⁹. Le risque ne disparaît pas avec la constante amélioration et innovation aéronautique, au contraire il s'entretient.

L'avion est très présent dans le cinéma, il s'est intégré dans un genre particulier : le film catastrophe, très apprécié des productions américaines. Au début, ces films s'intéressaient à l'aspect « catastrophe » de l'accident ; on peut citer pour exemple le film *747 en péril* de Jack Smith avec Charlton Heston, ou encore *Les survivants* de Frank Marshall en 1993 avec Ethan Hawke⁵⁰.

L'accident aérien est aussi perçu dans la filmographie américaine comme un moyen de comprendre le risque. L'investigation et la gestion dans les prétoires des responsabilités engendre une méfiance envers l'aéronef mais aussi à l'égard de celui qui en a la direction. Ainsi le film *Flight* de Robert Zemeckis relate un accident aérien dans lequel un pilote acclamé en héros passe en responsable après une enquête de fond sur sa turbulente vie personnelle.

Pour Emmanuel du Pontavice et Michel de Juglart, la méfiance de l'activité du transporteur ne se manifeste pas contre lui, mais envers l'aéronef, qui selon eux, ne fait que manipuler « cet objet dangereux »⁵¹. Cette opinion est à nuancer, au regard du développement des méthodes d'investigations par le Bureau Enquêtes Accidents en France ou le National Transportation Safety Board aux Etats-Unis.

La jurisprudence s'est longtemps attachée à consacrer la responsabilité du transporteur aérien au regard des risques de l'air ou des risques inhérents à la navigation aérienne. Le droit conventionnel venait protéger le passager aérien lorsqu'il s'exposait aux risques de l'exploitation aérienne, c'est-à-dire durant les procédures d'embarquement, de débarquement et à bord de l'aéronef. Vincent Grellière définit les risques de l'air comme les caractéristiques essentielles de la navigation aérienne, qui appartiennent à l'évolution normale des aéronefs⁵².

La dissociation de la notion de risque et d'accident aérien

49 Cette série totalise en 2014, 103 épisodes relatant des crash aériens sur l'ensemble de la planète (Diffusion sur la chaîne National Geographic Channel et France 5). Autre programme, la Minute de Vérité qui très plus généralement de la thématique des accidents collectifs, avec une forte propension pour les accidents aériens. Le premier épisode diffusé en juillet 2004 en France était consacré au crash du Concorde d'Air France à Gonesse en 2000.

50 Film qui reprend le roman intitulé *Les survivants* de Piers Paul Read et Marcel Schneider qui relate l'accident d'avion de la fameuse équipe de rugby uruguayenne en 1972 dans les Andes.

51 Emmanuel de PONTAVICE, Michel de JUGLART, op., cit, p n°106-107.

52 Vincent GRELLIÈRE, op., cit, p.

Fabrice Pradon explique dans sa thèse que le risque ne doit pas être associé à la notion d'accident. En effet, lorsqu'un passager est au centre d'une catastrophe aérienne mais qu'il en sort indemne, il a été exposé à un « *instant défini dans le temps à un risque de mort ou de blessures graves* »⁵³. En droit pénal, le risque de porter atteinte à l'intégrité d'autrui est sanctionné, comme le souligne justement Fabrice Pradon. Il en dégage l'opinion suivante : le risque de l'activité du transporteur aérien doit être totalement dissocié de la situation d'accident. Pourtant, à y regarder de plus près, le risque est une composante de l'accident en matière de responsabilité civile. Le risque se définit comme un événement dommageable dont la survenance est incertaine quant à réalisation ou à la date de sa réalisation⁵⁴. La Convention de Montréal, dans son article 17, sur la responsabilité du transporteur aérien en cas de décès ou de blessures corporels, parle de l'accident et non du risque. Il existe une dissociation terminologique de l'accident et du risque par le droit conventionnel. La jurisprudence allemande considère qu'un accident au regard de l'article 17 précité doit avoir comme origine un risque inhérent à la navigation⁵⁵. Restreindre l'accident à cette seule forme de risque empêche toute interprétation extensive de la notion d'accident⁵⁶. L'article 25 de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de la Haye en 1955 rend le transporteur aérien responsable de manière illimitée « *lorsque le dommage résulte d'un acte ou d'une omission fait dans l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement* ». Le droit anglo-saxon recouvre cette définition dans la « *wilful misconduct* », « *an act or omission done with recklessly and with the knowledge that damage would probably result* » Le terme de « *recklessly* » est plus proche de l'insouciance, d'une légèreté dans la prise de décision ou dans sa conduite ⁵⁷. Le droit français choisit de définir cette faute inexcusable à l'article L6422-3 du code des transports pour les cas relevant de la Convention de Varsovie, en est « *inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable* ».

Si on reprend la définition de Gérard Cornu, la notion d'incertitude recoupe une part de probabilité, qui est une grandeur par laquelle on mesure le caractère aléatoire (possible et non certain) d'un événement, d'un phénomène par l'évaluation du nombre de chances d'en obtenir

53 Fabrice PRADON, *la responsabilité pénale de l'entreprise de transport aérien en cas d'accident aérien*, Université Aix-Marseille III 2001, p.191.

54 Gérard CORNU, *Vocabulaire juridique*, PUF, p.734.

55 Laurent TRAN, *le régime uniforme de la responsabilité du transporteur aérien de personnes*, LGDJ, Thèse Genève 2012, p.168 n°461.

56 Cette perception de l'accident à travers le prisme du risque sera au cœur de certaines interprétations in abstracto de l'article 17.

57 Duygu DAMAR, *Wilful Misconduct in International Transport Law*, Springer 2011 p.87.

la réalisation⁵⁸. Cette relation risque-accident sera strictement tenue à distance par la doctrine. Mais Geneviève Schamps dans sa thèse a introduit une idée novatrice pour le droit de la responsabilité⁵⁹. Elle propose un principe général de responsabilité sans faute, qui serait fondé sur la réalisation d'une mise en danger comportant un risque caractérisé⁶⁰.

La Convention de Montréal de 1999 et l'avènement d'une responsabilité pour risque jusqu'à 113 000 DTS

La responsabilité objective ou dite pour risque s'inscrit dans un mouvement plus global de disparition de la faute en matière de responsabilité civile. En France, ce mouvement a été impulsé par la loi de 1898 sur les accidents de travail qui se fonde sur la notion de risque professionnel⁶¹. Cette responsabilité objective repose sur la théorie du risque développée par Raymond Saleilles ou Louis Josserand en 1897⁶². La théorie du risque considère que « *toute activité faisant naître un risque pour autrui rend son auteur responsable du préjudice qu'elle peut causer, sans qu'il y ait à prouver une faute à son origine* »⁶³. Dans l'activité du transporteur aérien, reconnaître l'existence d'une théorie du risque n'est pas évidente. En effet, l'étude de cette responsabilité est marquée par la fin du plafonnement de la réparation. La responsabilité du transporteur aérien devient illimitée et de plein droit.

Que faut-il entendre par plein droit ? Une admission du risque et de la dangerosité de l'activité du transporteur aérien ? Dès lors qu'un dommage corporel a été causé par un accident, le transporteur est responsable de plein droit. C'est-à-dire qu'il ne dispose d'aucun moyen de défense pour se libérer de cette responsabilité sauf en cas de faute de la victime (article 21 de la Convention de Montréal). La faute n'a cependant pas disparu de la responsabilité, elle intervient pour l'autre « étage », au-delà de 113 000 DTS. Pour un montant réclamé supérieur à 113 000 DTS, le transporteur recouvre des moyens d'exonérations, l'article 21§2 dispose que « *Le transporteur n'est pas responsable des dommages visés au paragraphe 1 de l'article 17 dans la mesure où ils dépassent 100 000 droits de tirage spéciaux par passager, s'il prouve :*

a) que le dommage n'est pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, ou

b) que ces dommages résultent uniquement de la négligence ou d'un autre acte ou omission

58 Définition Le petit ROBERT 2011 p. 2028

59 Geneviève SCHAMPS,

60 Ibid, p.965 et s. Elle reprend également la dissociation opérée par Fabrice Pradon entre la mise en danger en droit pénal et celle caractérisé en droit civil qu'elle propose.

61 Yves SAINT-JOURS, *De la garantie des victimes d'accidents corporels par les générateurs de risques*, Recueil Dalloz 1999 p. 211.

62 Louis JOSSERAND, *De la responsabilité du fait des choses inanimées, Rousseau 1897.*

63 Philippe LE TOURNEAU, *Droit de la responsabilité et des contrats*, Dalloz action, 2012/2013, p.43 n°51

préjudiciable d'un tiers ». Pour Jean-Pierre Tosi, il s'agit d'un système de responsabilité automatique en ce sens qu'il est fondé non plus sur la faute du transporteur mais sur le risque lié à son activité⁶⁴. Donc le risque de l'activité aérienne est clairement pris en compte dans la mise en œuvre de la responsabilité. Lors de nos développements, il conviendra de s'intéresser à cette abstraction de la faute pour un certain seuil, mais également à l'étude de la faute pour les demandes excédents 113 000 DTS. L'appréciation de la notion d'accident est également au centre de nombreux débats dans les juridictions du monde entier.

L'éloignement de la théorie de la responsabilité pour faute répondait également à l'idée selon laquelle celui qui assume une activité dangereuse doit également payer les risques⁶⁵. Geneviève Schamps introduit un concept fort intéressant pour l'analyse du risque de l'activité aérienne : la notion de « risque-profit » ou « risque-maîtrise », c'est-à-dire que celui qui exploite une activité dangereuse et en tire profit doit en supporter les pertes⁶⁶.

En théorie, le transporteur ne supporte par directement le risque de son activité, l'indemnisation en cas d'accident aérien relève de son assurance. La substitution du risque à la notion de faute s'explique également par l'obligation pour les transporteurs aériens d'avoir une couverture assurantielle.

Le risque aérien et sa couverture assurantielle

Le risque de l'activité aérienne est indéniable, il est même institutionnalisé avec l'obligation pour les transporteurs aériens de souscrire une assurance de responsabilité. Chaque passager est couvert par une assurance individuelle automatique lui garantissant une couverture minimale⁶⁷. L'assurance aérienne permet une socialisation des risques de l'activité des transporteurs aériens.

L'émergence des assurances aériennes et leurs implication systématique en matière d'indemnisation a entraîné une modification de la responsabilité du transporteur aérien.

Le règlement n°2027/97 avait introduit en premier cette exigence d'assurance afin de pouvoir consacrer la responsabilité objective du transporteur aérien. Cette responsabilité pour risque va illustrer un mouvement global, qui fait remonter des particularismes nationaux dans l'amélioration du droit applicable à la responsabilité du transporteur aérien, En effet, certains

64 Jean-Pierre TOSI, *Le Nouveau double régime de responsabilité du transporteur aérien de personnes*, Mélanges en l'Honneur de Michel Cabrillac, Dalloz-Litec, 1999, p. 327.

65 Guillaume ETIER, *Du risque à la faute, évolution de la responsabilité civile pour le risque du droit romain au droit commun*, Bruylant Bruxelles, thèse Genève 2006, p. 13.

66 Geneviève SCHAMPS, op., cit, p.607.

67 Geneviève VINEY, *L'assurance individuel automatique*, RGAT 1963, p. 145

droits internes avaient en marge du droit conventionnel instauré une responsabilité de plein droit du transporteur aérien combinée avec une obligation d'assurance pour pouvoir obtenir une licence d'exploitation des lignes aériennes.

La responsabilité pour risque s'inscrit dans un renouvellement de la responsabilité civile dans son ensemble grâce à la socialisation des risques. La Convention de Montréal reprend cette exigence de couverture des risques par le transporteur aérien en demandant une collaboration étroite des États parties⁶⁸.

L'assurance aérienne va être fortement fragilisée lors des attentats du 11 septembre 2001. Nous verrons que ce système présenté comme incontournable pour garantir l'indemnisation des passagers vacillera. La responsabilité pour risque est-elle forcément fondée sur un système assurantiel ? L'émergence de nouveaux risques aériens, comme le terrorisme ou la guerre, doit nous conduire à repenser le système de socialisation des risques en matière de transport aérien de personnes. Existe-t-il des alternatives sérieuses à l'assurance aérienne ?

Le risque aérien, et l'avènement d'une responsabilité objective, dirigent le débat naturellement sur la question de la sécurité.

La sécurité et le risque de l'activité aérienne

La sécurité est définie dans une conception stricte comme une situation dans laquelle le risque n'est pas prévu. La sécurité englobe pourtant d'autres problématiques, la prévention des risques par exemple. La sécurité consiste en la mise en place des mesures et des moyens pour se prémunir de la réalisation des risques. Mais au-delà, la sécurité répond à un souci d'anticipation des conséquences financières du risque. La socialisation du risque est une forme de sécurité. En effet, l'autre versant de la sécurité est la compensation des risques réalisés, c'est-à-dire les mesures qui visent à la réparation des dommages des victimes qui ont subi la réalisation du risque⁶⁹.

Philippe Delebecque souligne justement que la sécurité n'est pas la sûreté. En effet, « *la sécurité des vols renvoie aux mesures de prévention et d'indemnisation des victimes des accidents de nature technique et se distingue ainsi de la sûreté qui renvoie aux mesures préventives prises pour lutter contre les actions illicites sur les biens et les personnes c'est-à-*

68 Article 50 de la Convention de Montréal, « *Les Etats parties exigent que leurs transporteurs contractent une assurance suffisante pour couvrir la responsabilité qui leur incombe aux termes de la présente convention. Un transporteur peut être tenu, par l'Etat partie à destination duquel il exploite des services, de fournir la preuve qu'il maintient une assurance suffisante couvrant sa responsabilité au titre de la présente convention* ».

69 Gérard CORNU, op., cit, p.853.

*dire en matière de piraterie et terrorisme*⁷⁰. La Convention de Montréal et le droit conventionnel applicable en droit aérien privé n'ont instauré aucune mesure relative à la sûreté aérienne. Pour cela, il faut se référer à la Convention de Chicago de 1944 et aux droits nationaux.

La sécurité est au cœur de la responsabilité du transporteur aérien, en cas de décès ou de lésions corporelles lors d'un accident aérien, mais qu'en est-il d'un accident dû non pas à une question de sécurité mais de sûreté ? Dans un crash aérien, l'erreur de pilotage ou la défaillance de l'aéronef sont liés à un problème de sécurité aéronautique. Mais quid d'un événement à bord de l'aéronef non lié à la sécurité mais à la sûreté ? Les attentats du 11 septembre ainsi que le problème de la prise en charge de ces événements atypiques par les assurances nous amène à l'interrogation suivante : ces situations peuvent-elles être englobées dans la sécurité due par le transporteur aérien aux passagers ? D'autres situations seront également problématiques quant à la qualification de l'obligation de sécurité du transporteur aérien.

L'obligation de sécurité du transporteur aérien à l'égard de son passager

L'obligation de sécurité du transporteur transcende le droit aérien, la Cour de Cassation en 1911 a consacré une obligation de sécurité de résultat du voyageur⁷¹. Le droit conventionnel est passé progressivement d'une obligation de sécurité de moyen à une obligation de sécurité renforcée. Cette amélioration de la sécurité a été décrite par Marie-France Steinlé-Feuerbach comme une ascension par pallier de l'obligation de sécurité⁷². L'intensité et la temporalité de l'obligation de sécurité du transporteur aérien à l'égard de son passager ne sont pas fixées par le droit conventionnel. Il s'agira de s'intéresser à l'étendue de l'obligation de sécurité, car la sécurité pour les seuls dommages issus d'un accident aérien est très réductrice. Il convient de s'intéresser aux autres situations tel que les chutes, les malaises qui peuvent survenir lors d'un transport aérien mais qui ne sont pas liés à un accident au sens strict. Comment certaines juridictions optent pour une appréciation extensive de la notion d'accident, tandis que d'autres choisissent d'échapper au droit conventionnel en ayant recours au droit commun⁷³ ?

70 Philippe DELEBECQUE, « *La Convention de Montréal du 28 mai 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international ou le nouveau droit du transport aérien* », Journal de droit international avril 2005, p.270., cf égal. Du même auteur, « *la dispersion des sources de la responsabilité du transporteur aérien de passagers*, op., cit, p.330.

71 Cass. Civ., 21 novembre 1911, Zbidi Hamida contre la Compagnie Transatlantique

72 Marie-France STEINLÉ-FEUERBACH, *Les trajectoires de l'obligation de sécurité du transporteur aérien de personnes*, Riseo 2010, n°2, Etudes n°1.

73 Cette pratique conduit en réalité à disperser l'obligation de sécurité sur plusieurs sources, Philippe DELEBECQUE, op., cit, Mélanges Le Tourneau, p.330-331.

La sécurité et la garantie dans la réparation

L'instauration d'un système d'indemnisation automatique pour les dommages inférieurs à 113 000 DTS s'inscrit dans une démarche de sécurisation de la réparation. Pour cela, il convient de se référer au Préambule de la Convention de Montréal, qui consacre le principe de réparation intégrale.

L'obligation de souscrire à une assurance participe à cette exigence de réparation, il en va de même avec le versement d'une avance de 15 000 DTS aux familles en cas de décès.

La sécurité contractuelle entre le transporteur aérien et son passager

La sécurité juridique dans la relation contractuelle entre le passager et le transporteur doit également être analysée. Le transporteur a subi des mutations structurelles importantes ces dernières décennies. Le contrat de transport aérien de personnes va être touché par ces évolutions économiques et technologiques. Le droit communautaire et le droit commun vont s'efforcer d'atténuer le déséquilibre contractuel entre le transporteur et le passager.

La Convention de Montréal a mis en principe suprême « la protection des consommateurs » ; le passager est-il devenu un consommateur ? Mais au-delà, peut-on dire que le contrat de transport est en passe de devenir un contrat de consommation ?

L'émergence de nouvelles attentes en matière de droits des passagers va bouleverser la perception du contrat de transporteur aérien, et nous conduire à nous interroger sur l'existence d'une théorie propre et spécifique au contrat de transport aérien de personnes.

L'avènement d'un droit des passagers aériens

L'expérimentation d'un droit des passagers aériens

Cette inflation des textes communautaires en matière de droit des passagers et leurs superpositions avec le droit conventionnel alourdissent visuellement la responsabilité du transporteur aérien. Le juge communautaire est devenu un véritable législateur en matière de droits des passagers. Plusieurs grandes décisions vont montrer cette volonté d'instaurer une nouvelle matière. Mais au-delà, cet effet normatif s'inscrit dans un cadre expérimental : il s'agit en effet d'étendre ces droits acquis par les passagers aériens à l'ensemble des passagers quel que soit le mode de transport utilisé⁷⁴. L'obligation d'information du transporteur aérien

⁷⁴ Jean-Pierre KESTELOOT, « *Le droit européen des passagers dans le transport par autobus et autocar* »,

envers son passager constituera un des leviers pour renforcer et constituer ce droit des passagers. Son extension progressive de la phase pré-contractuelle à l'exécution du contrat de transport montre l'effort constant du législateur communautaire mais également l'appui du droit interne de la consommation. Cette immixtion croissante du droit communautaire dans les domaines non exploités par le droit conventionnel, renforce cette perception d'éclatement des sources applicables à la responsabilité du transporteur aérien. Ainsi, le règlement n°261/2004 a consacré des obligations d'indemnisation, d'assistance et de prise en charge des passagers en cas de retard ou d'annulation de vol. L'instauration d'un régime parallèle au droit uniforme édictant des règles impératives a mis à l'épreuve les transporteurs aériens. Le renouvellement constant du droit communautaire en la matière est une source intarissable de contentieux. L'objet de ce travail de recherche est de montrer cette dynamique du droit communautaire dans l'amélioration des droits au risque de rompre l'uniformisation voulue par le droit conventionnel.

Le passager et sa position de victime dans un accident collectif

La médiatisation des catastrophes aériennes et leur retentissement sur la scène médiatique donnent au passager aérien une position de victime. La responsabilité pour risque et les exigences de sécurité du transporteur aérien mettent la victime ou ses ayants-droit dans une démarche de revendication des droits. L'existence d'un droit conventionnel à plusieurs vitesses met en péril le principe d'égalité des passagers aériens face à la réparation. L'indemnisation devenant le centre de toutes les attentions, les passagers rationalisent leurs actions en réparation en fonction des meilleures combinaisons possibles entre les sources applicables. Certains droits devenant plus attractifs que d'autres, ces comportements favorisent la pratique du forum shopping. Le droit interne français s'est amélioré en matière d'indemnisation et surtout dans l'évaluation des postes de préjudices. Le droit conventionnel procède dans cette matière à un renvoi indirect au droit interne. Il s'agira de voir en quoi les avancées du droit de la réparation du préjudice corporel affectent le sort des victimes d'accidents aériens. Les renvois à la *lex fori* doivent conduire à confronter ces éléments du droit interne, avec l'application simultanée du droit conventionnel et communautaire.

Cette double position du passager aérien, consommateur ou victime, amène à l'interrogation suivante, l'émergence d'un droit propre au passager aérien. Le rapprochement entre le droit de la consommation et le droit applicable à la responsabilité du transporteur donne une nouvelle

tonalité à la matière.

Le passager aérien face à l'internationalisation de son litige

Le transport aérien est par vocation international. La facilité et la rapidité des déplacements le mettent au premier rang des choix des voyageurs.

Cette internationalisation du transport a pour conséquence l'internationalisation de l'action du passager aérien contre le transporteur aérien. Les options de compétences édictées par le droit conventionnel mènent à une multitude de tribunaux compétents. La présente étude tachera de mettre en évidence les conséquences de cette internationalisation des litiges.

La pratique du forum shopping fut longtemps décriée par la doctrine, avec une forte propension pour le droit américain. Le passager consommateur rationalise son action en justice pour obtenir la meilleure indemnisation, au même titre qu'il maximise son intérêt dans l'achat de son billet.

Les options de compétence prévues par le droit conventionnel sont mises à mal par le forum non conveniens, qui perturbent plus que jamais les choix des ayants-droit des victimes d'accident aérien.

Il s'agira de voir comment certains aspects du droit français se sont améliorés, et si cet effort est suffisant pour attirer de nouveau, les demandeurs vers les juridictions françaises lorsque cela est possible. La création progressive d'un droit des accidents collectifs et le projet de loi sur l'action de groupe sont-ils suffisamment audacieux pour créer une amélioration des droits des passagers aériens.

L'enchevêtrement des sources et leur application combinée apportent-ils une sécurité juridique optimale au passager ? Quelles sont les failles, les divergences qui peuvent conduire à la fragilisation du passager en terme de responsabilité du transporteur aérien ?

Le premier titre de cette thèse s'intéressera aux sources applicables à la responsabilité du transporteur aérien à l'égard de son passager. Elle débutera par une analyse des normes conventionnelles et communautaires, l'objectif étant de mettre en évidence les règles applicables à la responsabilité du transporteur aérien de passagers. L'éclatement des réglementations est générateur de confusion, c'est pour cela qu'il est approprié de parler d'une

nébuleuse de normes. Il s'agit également de montrer comment le droit communautaire a progressivement instauré des règles d'application directe en matière de responsabilité du transporteur aérien. Notre étude portera sur les rapports entretenus entre les sources : comment s'organise l'articulation des normes entre elles ? Nous verrons que ces trois ordres juridiques s'inscrivent dans un rapport de complémentarité, mais que par certains aspects, on peut légitimement s'interroger sur l'existence de contrariétés significatives dans l'application des normes. Ces sources en fonction de leur dynamisme peuvent s'influencer mutuellement.

La relation entre le transporteur aérien et son passager repose avant tout sur un contrat de transport. Le droit communautaire a insufflé une nouvelle vision au contrat de transport, au point d'assimiler le passager à un consommateur. La responsabilité du transporteur aérien s'apprécie également sur le terrain des nouvelles technologies. Aujourd'hui, le passager aérien bénéficie des mesures protectrices du droit de la consommation.

Le second titre est consacré aux dommages subis par le passager aérien lors de l'exécution du contrat de transport. Le premier dommage abordé dans cette thèse est le retard. La difficulté de cette notion réside dans l'absence de définition du retard par le droit conventionnel. Le droit communautaire a instauré une réglementation innovante et pragmatique en phase avec les nouvelles exigences des passagers. L'intérêt est de montrer le rôle important de la jurisprudence communautaire dans l'application cumulative du droit conventionnel et du règlement n°261/2004. Le retard est à dissocier des situations générant du retard ; le droit communautaire a élaboré une distinction aboutie entre ces événements. Le retard peut être subi collectivement par les passagers, comme en cas d'annulation de vol, ou les affecter de manière individuelle, comme par exemple en cas de refus d'embarquement. Le droit communautaire a édicté des mesures standardisées d'assistance et d'indemnisation. Il conviendra d'expliquer ces dispositifs et les perfectionnements envisagés par le législateur européen.

La responsabilité du transporteur aérien en cas d'accident replace le droit conventionnel au centre de toutes les attentions. L'exclusivité des conventions est plus que jamais réaffirmée par la jurisprudence internationale. Mais cette élévation du droit conventionnel est mise à mal par la pratique de certains tribunaux, qui n'hésitent pas mettre à l'écart la Convention au profit du droit interne. Le risque de démantèlement du droit conventionnel est tempéré par les différents renvois du droit communautaire et du droit interne à la primauté de la Convention. La responsabilité du transporteur aérien est une responsabilité objective. Elle met fin à toute limitation financière en cas de lésion corporelle ou de décès du passager. L'absence de

définition de la notion d'accident suscite toujours autant d'interrogation.

En matière d'accident, le droit conventionnel opère un renvoi implicite au droit interne pour la détermination des postes de préjudices. Dans le cadre de la complémentarité des sources, il est important d'avoir une approche combinée du droit interne français, qui consacre le principe de réparation intégrale et l'application du droit conventionnel.

Le passager aérien voyage avec ses effets personnels. Le droit conventionnel a instauré des régimes de responsabilité différents en fonction de la destination du bagage. L'apport du droit communautaire est minimaliste en matière de bagages, mais la jurisprudence de la CJUE a permis une interprétation renouvelée de la réparation due pour les dommages aux bagages. L'étude de cette responsabilité nous conduira à souligner l'importance des réglementations de l'IATA et des conditions générales de transport qui viennent combler les lacunes du droit communautaire et conventionnel, peu intéressés par cette partie de la responsabilité du transporteur aérien.

Le dernier titre s'organise autour de la mise en œuvre de la responsabilité du transporteur aérien par le passager. Le droit conventionnel a instauré des options de compétences qui conduisent à une multitude de tribunaux compétents. L'avènement de la cinquième option de compétence s'inscrit dans une démarche consumériste du droit conventionnel. Plus les fors compétents sont nombreux, plus la pratique du forum shopping est importante. Les règles de compétences ont été consacrées par la jurisprudence comme de nature impérative. L'instauration des mesures standardisées d'assistance et d'indemnisation par le droit communautaire a mis en évidence les limites du caractère exclusif des règles de compétences. L'action en responsabilité des victimes d'accident aérien ou de leurs ayants-droit devant les juridictions américaines a de fortes chances de se solder par un forum non conveniens. Une étude de la jurisprudence américaine et française s'impose afin de mesurer l'ampleur de ce phénomène.

La difficulté première pour le passager est de revendiquer ses droits. Cela a amené la Commission européenne à s'intéresser à la mise en place de règlements extrajudiciaires des litiges entre le passager et le transporteur aérien. La proposition de modification du règlement n°261/2004 du 13 mars 2013 apporte de nouvelles exigences en matière de traitement des réclamations et des plaintes par les compagnies aériennes. La résolution alternative des litiges s'inscrit dans un mouvement plus global de protection du consommateur, qui peut légitimement bénéficier au passager aérien.

La mise en place de moyens de résolution des litiges transfrontaliers est primordiale pour

envisager le règlement extrajudiciaire des différends liés au transport aérien de passagers. L'action judiciaire contre le transporteur aérien pour des dommages dont les montants sont dérisoires présente peu d'intérêt pour les passagers compte tenu des frais engagés. En matière de dommages corporels, la signature d'une convention d'indemnisation ou d'une transaction s'avèrent être une alternative sérieuse compte tenu de la longueur des procédures, mais également en raison de la pratique croissante du forum non conveniens.

Titre 1 : Les sources applicables à la responsabilité du transporteur aérien de passagers

Ces sources sont des instruments contenant du droit matériel uniforme, c'est-à-dire qu'elles apportent des solutions directes aux problématiques du transport aérien. Certaines parties ne sont pas unifiées, elles sont assorties de règles de droit international privé. Ces règles spéciales en matière de transport aérien de personnes sont des instruments d'origine internationale ou européenne qui contiennent un droit matériel partiellement uniforme⁷⁵.

L'objectif de cette étude est de délimiter et d'identifier ces instruments internationaux et communautaires afin de pouvoir dégager les matières qui font l'objet d'un renvoi au droit interne. Ces normes ont une histoire, la compréhension de leur fonctionnement passe inévitablement par une étude des travaux préparatoires. Cette méthodologie s'inspire du processus décisionnel des juridictions de common law. Le cœur de la matière réside dans la recherche des intentions des rédacteurs au moment de la création de la norme (chapitre 1). L'analyse statique va permettre de pouvoir aborder l'approche cinématique des sources applicables à la responsabilité du transporteur aérien, c'est-à-dire la recherche de la dynamique des normes entre elles (chapitre 2). L'articulation de ces sources, conduit également à s'intéresser au lien originel entre le transporteur aérien et son passager, le contrat de transport. Les mutations économiques offrent une nouvelle structuration du contrat de transport, mais au-delà, une nouvelle vision à travers l'attractivité toujours croissante du droit de la consommation. (Chapitre 3).

⁷⁵ Eduardo ALVAREZ ARMAS, Marie DESCHAMPS, *Le droit international privé et la protection des passagers : l'articulation des sources européennes et internationales*, Revue européenne de droit de la Consommation 2012, p.750.

Chapitre 1 : Une nébuleuse de normes conventionnelles et communautaires

Le droit conventionnel a subi de multiples modifications depuis 1929, pour constituer le système varsovien. L'avènement de la Convention de Montréal en 1999 vient finaliser ce socle conventionnel. Il est essentiel de comprendre la formation de ce droit conventionnel, pour envisager son évolution future (Section 1). Le droit communautaire a progressivement instauré une réglementation parallèle au droit conventionnel (Section 2). L'éclatement des normes sur ces deux ordres juridiques doit amener à leur délimitation afin de connaître l'étendue matérielle des sources. Cette dispersion est imagée à travers la nébuleuse, qui définit un ensemble de choses qui sont imprécises et confuses. La finalité de ce chapitre est de donner un cadre à ces sources.

Section 1 : Le droit conventionnel applicable à la responsabilité du transporteur aérien de passager

La compréhension du droit conventionnel nécessite une approche chronologique. L'analyse du système varsovien dans son ensemble permet de voir les tentatives de refonte de la Convention originelle, mais également de saisir les lacunes et les blocages qui ont conduit à sa désuétude au regard de l'évolution du transport aérien (1§). L'émergence de la Convention de Montréal en 1999 marque une certaine évolution du droit uniforme, mais il conviendra de voir si ce nouvel instrument a pris en compte les faiblesses de l'ancien système et y a remédié (2§).

1§. La Convention de Varsovie de 1929

La Convention de Varsovie est la première source convention (A), qui va s'amender dans le temps, pour former le système varsovien (B).

A. La période pré-varsovienne

1. La responsabilité du transporteur aérien avant l'élaboration de la Convention de Varsovie

En 1923, le gouvernement français attire l'attention des États membres de la Convention de Paris sur la nécessité d'une réglementation internationale des transports aériens. Dans le même temps, le gouvernement décide d'élaborer un avant projet de convention sur la responsabilité du transporteur aérien, et établit une liste des questions de droit privé pour lesquelles une unification du droit aérien serait opportune⁷⁶.

La conférence met en avant le problème principal du transport international aérien : la multitude des lois applicables. Quelle loi faut-il choisir ? La loi du contrat, de la nationalité de l'aéronef, du pays de départ ou d'arrivée, ou successivement celle des pays survolés.

Une règle commune de conflit de loi permettrait d'atténuer une partie de ces incertitudes. Mais très vite, la Conférence s'est rendu compte que choisir la loi applicable se relève être complexe. Les auteurs estimaient que certaines lois pouvaient être plus favorables que d'autres et créer des inégalités. Il s'agit des premières manifestations du forum shopping en matière de responsabilité aérienne.

Les membres de la Conférence de Paris vont trouver la solution dans la Convention de Berne de 1890 applicable aux transports ferroviaires de marchandises et lors de la Conférence de Bruxelles de 1910 qui a élaboré deux conventions en matière de transport maritime. Pour les conférenciers, une convention internationale paraît d'autant plus évidente pour le transport aérien dont la spécificité a été précédemment évoquée.

2. Le contenu matériel de l'Avant-Projet

L'Avant-Projet contenait douze articles. La Convention s'applique à tout transport par aéronef de voyageurs ou de marchandises, dont les points de départ et de destination sont situés dans deux États différents⁷⁷. Concernant les passagers, le contrat de transport est constaté par la délivrance d'un billet indiquant les points de départ et d'arrivée⁷⁸.

Le transporteur est responsable en cas de retard, mais l'Avant-projet ne donne aucune précision sur les retards, dans la livraison des marchandises ou de l'acheminement des

⁷⁶ Conférence de Paris a réuni 43 États en Octobre 1925

⁷⁷ Ministère des affaires étrangères, Conférence internationale de droit privé aérien (du 27 octobre au 6 novembre 1925), impr. Nationale 1926, article 1er

⁷⁸ Ibid, [Article 2](#).

voyageurs⁷⁹. Le transporteur est libéré de sa responsabilité en cas de force majeure, faute de la victime ou faute non intentionnelle du personnel⁸⁰. Si sa responsabilité est engagée, un plafond de réparation est fixée à 10 000 francs, pour toute indemnisation complémentaire une assurance peut être envisagée⁸¹.

La conférence rappelle que le transporteur ne peut s'exonérer de sa responsabilité par toute clause contractuelle contenu dans le billet de transport, celle-ci sera considérée comme nulle et sans effet⁸².

En cas de décès du voyageur, le projet de convention indique la qualité des personnes qui ont un intérêt à agir : le conjoint, les descendants en ligne directe légitimes ou naturels⁸³. Les demandeurs pourront agir au choix devant le tribunal du départ ou de l'arrivée, du lieu de l'accident si l'aéronef a effectué un arrêt au cours du transport⁸⁴. Ils disposent de trois options de compétences ce qui constitue une véritable avancée en matière de droit international. Les règles de procédure seront régies par la loi du tribunal saisi⁸⁵.

En 1926, le Gouvernement français créa un Comité International Technique d'Expert Juridique aériens (CITEJA), car l'Avant Projet avait suscité des réticences notamment sur la question de la responsabilité du transporteur. Pour éviter tout blocage, la CITEJA décida d'opter pour la même approche que les rédacteurs de la Convention de Berne pour les transports ferroviaires.

La Convention de Berne de 1890 a choisi d'établir des règles uniformes pour régir le transport international ferroviaire. Mais la Convention de Varsovie va se révéler être l'une des unifications les plus abouties et la plus largement acceptée de droit privé⁸⁶. Au-delà, à la veille de la Grande Dépression, cette Convention sera l'une des dernières tentatives de compréhension internationale après le traité de Versailles de 1919⁸⁷.

79 Ibid, Article 3.

80 Ibid, Article 4.

81 Ibid, Article 5.

82 Ibid, Article 6.

83 Ibid, Article 7.

84 Ibid, Article 8.

85 Ibid, Article 9.

86 Michael MILDE, *The Warsaw system of liability in international carriage by air : History, Merits and Flaws ... and the new « non-Warsaw » Convention of 28 may 1999*, Annals of Air and Space law : vol. XXIV, 1999, p.155.

87 Michel de JUGLART, Emmanuel de PONTAVICE, op., cit, Tome 1, p.944 n°2439.

B. La Convention de Varsovie : une œuvre de compromis

1. Une unification des règles de base

Vincent Gréllière considère que l'unification intégrale du droit de la responsabilité aérienne serait un événement souhaitable, mais elle reste « une vue chimérique de l'esprit »⁸⁸. Pourquoi cette résignation de la doctrine ?

Suite à la Conférence de Paris, le CITEJA par le biais du gouvernement français, prépare une seconde conférence internationale de droit aérien privé, elle se tient du 4 au 12 octobre 1929 à Varsovie sur l'invitation du gouvernement polonais. La Conférence de Varsovie a réuni trente-trois États.

Gérard Cas rappelle les propos du Doyen Ripert : « *l'unification du droit en ce qui concerne les transports par air est chose faite* »⁸⁹. On sent dans cette phrase une unification aux forceps mais est-elle aboutie pour autant ?

Le CITEJA a réalisé qu'il était impossible de faire adopter un texte international qui régirait la totalité du droit aérien privé. Les États étaient soucieux de préserver leur souveraineté mais également la spécificité de leurs législations nationales en la matière. La Convention de Varsovie apparaît dès lors comme une œuvre de compromis. En effet, les rédacteurs ont habilement concilié l'ensemble des tendances juridiques. Les travaux affichent le compromis dans l'intitulé même de la Convention, « *Convention pour l'Unification de certaines règles relatives au transport aérien international* ».

La Convention apparaît comme une œuvre inaboutie, car les règles qu'elles édictent ne se suffisent pas à elles-mêmes, elles offrent au contraire une place conséquente au droit interne.

La Convention a unifié quelques règles d'où un texte relativement court qui regroupe trois chapitres. Le Chapitre Premier donne les caractéristiques du transport aérien international. **Il** s'agit d'un transport effectué contre une rémunération dont les points de départ et d'arrivée sont situés dans deux États différents. Cette règle de fond évince le transport gratuit du champ d'application de la Convention. La notion d'États différents englobe également les États non-contractants.

Le Second Chapitre s'attache à constituer un formalisme propre au contrat de transport, le billet de passage et le bulletin de bagages pour les voyageurs, la lettre de transport aérien pour

⁸⁸ Vincent GRELLIERE, *La responsabilité du transporteur aérien international*, thèse 1973 Toulouse, p.8.

⁸⁹ Gérard CAS, *Les sources applicables dans les transports aériens*, op., cit, p.2.

les marchandises. L'absence de titres de transport n'affecte en rien la responsabilité du transporteur, au contraire ce dernier ne pourra se prévaloir des exclusions ou limitations de responsabilité.

Le Troisième Chapitre s'intéresse à la responsabilité du transporteur, la variété des droits internes en la matière rendait le recours à la règle de conflit impensable.

La Convention consacre la nullité des clauses contractuelles qui atténuent ou exonèrent la responsabilité du transporteur aérien. Cette disposition portait un coup au droit interne français. L'article 42-118 de la loi du 24 mars 1924 relative à la navigation aérienne permettait au transporteur de s'exonérer par une clause expresse « *de la responsabilité qui lui incombe à raison des risques de l'air et des fautes commises par toute personne employée à bord dans la conduite de l'appareil qu'il s'agisse des voyageurs ou des marchandises* ». La loi du 24 mars 1924 exigeait que le transporteur ait un aéronef en excellent état de navigabilité et que son personnel dispose des compétences requises pour assurer l'acheminement des passagers et marchandises, pour qu'il puisse stipuler cette clause dans le contrat de transport. Dès lors le seul fait pour un passager d'acheter son passage signifiait qu'il était informé de cette clause. Cette exonération était admise dans deux cas ; le risque de l'air, qui est tout événement ayant causé un dommage par aéronef mais dont la cause est inconnue, et la faute nautique qui est celle commise par un membre d'équipage, il s'agit le plus souvent de la faute de pilotage⁹⁰. Cette disposition illustre la nécessité de recourir à des règles de fond uniformes.

Les rédacteurs ont instauré une présomption de responsabilité en cas de décès ou lésion corporelle du passager, perte ou destruction des bagages, retard dans l'acheminement des voyageurs.

Il s'agit d'une présomption simple, le transporteur pourra dégager sa responsabilité en apportant la preuve qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour éviter la survenue du dommage ou qu'il était impossible de les mettre en œuvre⁹¹. Ou encore, le transporteur pourra se libérer de sa responsabilité en démontrant que le passager victime a causé ou contribué à la réalisation du dommage⁹².

On a connu jusque là un droit aérien privé favorable au transporteur prenant compte du risque de l'activité aérienne. Daniel Lureau explique que le voyageur était perçu comme un

90 Daniel LUREAU, *La Responsabilité du transporteur aérien, lois nationales et convention de Varsovie*, LGDJ Paris 1961, p.64, cf également Henri ZOGHBI, *La responsabilité aggravée du transporteur aérien de Varsovie à La Haye par Paris et Rio-de-Janeiro*." Thèse Paris 1959, partie sur le risque de l'air p.23 n°49

91 Article 20 de la Convention de Varsovie

92 Article 21 de la Convention de Varsovie

« sportif », il ne fallait pas dans ce contexte imposer une responsabilité trop lourde, afin de ne pas freiner le développement aéronautique. Le passager en montant à bord d'un aéronef était conscient des risques⁹³. La Convention souhaite maintenir l'accroissement du transport aérien commercial et dans le même temps garantir le développement des compagnies aériennes et pour cela elle instaure des limitations de responsabilité. Concernant le transport aérien de passager, la responsabilité du transporteur est limitée à vingt-cinq milles francs Poincaré par voyageur. Cependant, en cas de faute ou dol du transporteur, cette limitation ne saurait être invoquée.

La Convention ne donne aucune définition du dol ou de la faute équivalente au dol, nous nous trouvons face aux limites de l'unification. En effet, la Convention renvoie la qualification du dol à la loi du tribunal saisi, l'élimination des conflits de lois n'a pas été aboutie. La présence de règles de conflits de lois n'est en réalité qu'une phase intermédiaire vers une unification des règles de fond⁹⁴. Nous allons étudier les différents amendements apportés au texte originel de 1929.

2. Les différentes modifications de la Convention de Varsovie

a) Le protocole de la Haye de 1955

i) L'augmentation des plafonds et les nouvelles conditions pour le déplafonnement de la responsabilité

Ce protocole portant modification de la Convention de Varsovie a été signé le 28 septembre 1955. **Après** la Seconde Guerre Mondiale, le Comité juridique de l'OACI reprend les travaux du CITEJA afin d'améliorer le texte originel. La première modification concerne le doublement de la limitation de responsabilité en cas de mort ou blessure. Le plafond atteint désormais 250 000 francs Poincaré.

La seconde modification à retenir est la nouvelle notion de faute qui permet d'écarter le plafond de réparation. Il n'y a plus aucune référence à la notion de dol ou de faute équivalente au dol. « *Les limites de responsabilité prévues à l'article 22 ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et*

⁹³ Daniel LUREAU, op., cit, p.25.

⁹⁴ Vincent GRELLIERE, op., cit, p.10.

avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leur fonctions ». Cette formulation a été impulsée par la jurisprudence, qui souhaitait rendre difficile l'exonération du transporteur aérien⁹⁵. En effet, la réunion de ces deux conditions cumulatives reste favorable au passager aérien pour la doctrine. Cette disposition consacre la wilful misconduct, qui est une notion plus large que le dol, puisqu'elle comprend les actes fait avec témérité. Ainsi la négligence est différente de la wilful misconduct. La négligence coupable « gross negligence or culpable negligence » sont de la wilful misconduct⁹⁶. En France, cette wilful misconduct va être assimilée à une faute inexcusable⁹⁷.

Un autre changement moins essentiel mais intéressant pour notre étude a été instauré par le Protocole, l'allègement du formalisme exigé pour les titres de transport.

ii) La colère américaine ou le début du morcellement du droit conventionnel

Cet amendement voulu n'a pas reçu un accueil favorable des États signataires de la Convention. En effet, les États-Unis considéraient que la Convention de Varsovie par certains aspects portait atteinte à la Constitution Américaine⁹⁸. Le Protocole de la Haye est en vigueur dans environ 137 États, Les États Unis ayant toujours refusé de le ratifier.

Les modifications apportent des précisions en terme de définition des termes. La notion de Haute partie contractante signifie qu'il s'agit d'un État dont la ratification ou l'adhésion à la Convention a pris effet et dont la dénonciation n'a pas pris effet⁹⁹. Le mot territoire signifie non seulement le « *territoire métropolitain d'un État, mais aussi tous les territoires qu'il représente dans les relations extérieures.* »¹⁰⁰ Par ailleurs, la Convention originelle de 1929 s'applique lorsqu'on est en présence d'un Etat signataire du Protocole de La Haye et d'un signataire de la Convention de Varsovie originelle. Pour Gérard Cas, ce sont les premiers signes de la dislocation du régime uniforme¹⁰¹.

95 I. H. Ph. DIEDERIKS-VERSCHOOR, P. MENDES DE LEON, *an introduction to air law*, Kulwer, 2012, p.201. En France, dans la décision Hennessy c. Air France, Tribunal de la Seine 24 avril 1952, l'excessive confiance du pilote dans sa compétence et son mépris pour les recommandations de son équipage a été considéré comme une négligence, RFDA 1952, p.199.

96 Ibid, p.158.

97 Gérard CAS, op., cit, p.47

98 Leopold PIERREFYTE, *Jcl. Transport, Fasc. 905 : TRANSPORT AÉRIEN. – Généralités*, n°35

99 La nouvelle écriture de l'article 40 de la Convention de Varsovie suite au Protocole de la Haye.

100 Article 40 alinéa 2 modifié.

101 Gérard CAS, op., cit, p.46.

b) La Convention de Guadalajara “relative au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel”

Cette Convention est dite « complémentaire » à la Convention de Varsovie, elle s'intéresse au transport aérien international effectué par le transporteur de fait, c'est-à-dire un transporteur qui n'est pas lié contractuellement avec les passagers ou le propriétaire des marchandises¹⁰².

Le Préambule de cette Convention explique la portée de cette intervention, « *que la Convention de Varsovie ne contient pas de disposition particulière relative au transport aérien international effectué par une personne qui n'est pas partie au contrat de transport* »

i) Pourquoi une convention sur le transporteur de fait ?

Le développement du transport de masse a conduit certains opérateurs de transport à sous-traiter certains vols. Le transporteur aérien de fait est celui qui effectue tout ou une partie du transport. En effet, après la Seconde Guerre Mondiale, il y a une augmentation considérable des « charters arrangements ». Sous cette appellation, il existe une mosaïque de collaboration entre des transporteurs aériens. L'affrètement, la substitution, la banalisation, les accords de pool, les franchises puis plus récemment les partages de codes. Pour Hamadi Gatta Wagué, le développement de ces pratiques nécessitait une nouvelle lecture du contrat de transport aérien, afin de connaître le rôle de chaque participant¹⁰³. En effet, il existait une véritable confusion entre le transporteur contractuel et le transporteur de fait.

La Convention de Varsovie ne traitait pas de cette situation ; dès lors le transporteur de fait échappait à la réglementation internationale aérienne. En cas de problème, les passagers ne pouvaient engager la responsabilité du transporteur aérien sous l'empire de la Convention. Cette situation pouvait conduire à une véritable insécurité juridique dans la mesure où le passager n'est pas forcément informé de la sous-traitance de son transport.

ii) La stricte distinction entre les transporteurs

L'article 1er de la Convention donne une distribution claire des rôles : le transporteur contractuel signifie une personne partie à un contrat de transport régi par la Convention de

¹⁰² Frédéric LETACQ, *Jcl. Transport, Fasc. 920 : TRANSPORT AÉRIEN*. – Sources du droit applicable, n°23

¹⁰³ Hamadi GATTA WAGUE, *le transporteur de fait : Contribution à la théorie du contrat de transport*, Thèse Université Paris I, 2008, p.112.

Varsovie et conclu avec un passager ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou de l'expéditeur. Le transporteur de fait est une personne autre que le transporteur contractuel, qui, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuelle, effectue tout ou partie du transport.

La Convention de Guadalajara a étendu la Convention de Varsovie au transporteur aérien de fait. Les passagers pouvaient engager la responsabilité du transporteur de fait, et réclamer les mêmes droits que s'il s'agissait du transporteur contractuel. L'instauration d'un statut juridique du transporteur de fait est pour Hamadi Gatta Wagué un moyen pour le passager de ne plus faire de confusion¹⁰⁴. Cette affirmation sera à tempérer, car l'évolution et les mutations du secteur aérien vont produire des confusions entre le transporteur contractuel et le transporteur effectif.

Le transporteur de fait ne peut exister que par rapport à un transporteur contractuel. Il y a une dualité des activités : un transporteur propose à la vente des billets, l'autre est en charge de l'exécution effective du contrat de transport.

Cette confusion des deux types de transporteurs permet d'atteindre une égalité et une sécurité juridique de l'ensemble des passagers.

Les passagers peuvent tenter une action en responsabilité contre le transporteur de fait ou le transporteur contractuel ou les deux. En effet, le transporteur contractuel est responsable pour la totalité du voyage, le transporteur de fait est responsable de la partie qu'il a effectuée.

La Convention de Guadalajara a souhaité également apporter une rigueur juridique : le transporteur de fait n'est pas au sens la Convention de Varsovie, un transporteur successif sans preuve contraire. Ce cloisonnement des notions est une véritable innovation juridique, car dans la pratique, il était courant de procéder à une telle assimilation¹⁰⁵.

Pour Laurent Tran, cette Convention avait également pour finalité d'encadrer les limitations de responsabilité du transporteur de fait. En effet, la Convention de Varsovie ne faisait allusion qu'au transporteur contractuel, donc le transporteur de fait ne pouvait opposer les limitations de responsabilité détenues par le transporteur contractuel¹⁰⁶.

La Convention de Guadalajara n'a pas une existence autonome comme la Convention de Varsovie, il aurait été plus judicieux de parler d'un protocole. Pourtant, si on regarde les signataires de la Convention de Guadalajara, on constate que certains ne sont pas signataires de la Convention de Varsovie. Il faut s'interroger sur l'impact d'un tel engagement

104 Ibid, p.111.

105 Tribunal de la seine, 14 janvier 1955, RGA 1956, p.61.

106 Laurent TRAN, op., cit., p.75.

conventionnel en terme d'applicabilité¹⁰⁷.

Cette Convention est entrée en vigueur le 1er mai 1964 en France ; à l'heure actuelle 86 Etats l'ont ratifiée¹⁰⁸. Elle a réalisé un véritable effort de clarification de la Convention de Varsovie, qui participe à l'uniformisation voulue du droit conventionnel. Mais cette absence d'autonomie de cette Convention nous amène à la considérer comme appartenant intrinsèquement au régime varsovien¹⁰⁹. Cette absorption artificielle a permis d'intégrer ces dispositions dans leur intégralité dans la Convention de Montréal de 1999. Aujourd'hui la Convention de Guadalajara reste en vigueur pour les États non signataires de la Convention de Montréal.

c) Les Accords de Montréal de 1966 ou la consécration de la responsabilité objective du transporteur aérien de passagers

Les États-Unis décident de dénoncer la Convention de Varsovie le 15 novembre 1965. Selon la définition de Dionisio Anzilotti, la dénonciation est le fait pour un État de déclarer sa volonté de ne plus être lié par le traité¹¹⁰.

Quels sont les motifs qui poussent l'État américain à ne plus adhérer à la Convention de Varsovie ?

La raison avancée par le gouvernement américain est le montant dérisoire des indemnisation de passagers en cas de décès ou blessures. En effet, les tribunaux américains accordaient des indemnisations supérieures à ce plafond, ce qui créait une inégalité entre les passagers américains. Les passagers victimes d'un accident lors d'un vol domestique étaient plus favorablement indemnisés que les passagers américains qui sont décédés ou blessés lors d'un déplacement international.

L'objectif du gouvernement était de modifier le plafond au-delà des 100 000 dollars. Cette dénonciation était assortie d'un sursis, qui devenait effective au 15 mai 1966.

Cette contrainte avait pour objectif de rénover en profondeur la Convention de Varsovie. Nicolas Mateesco-Matte parle d'un avertissement destiné à obtenir un rajeunissement de la Convention et au-delà de l'adapter aux nouvelles exigences . En effet, les responsabilités réelles du transporteur ne sont plus ce qu'elles étaient en 1929¹¹¹.

L'IATA se trouvait dans une situation délicate si les États-Unis quittaient la Convention de

107 C'est le cas de la Jamaïque et du Tchad, information relevé également par Laurent TRAN, op., cit, p.76.

108 <http://www.icao.int/secretariat/legal/List/Parties/Guadalajara>, Les Etats-Unis n'ont ratifié cette Convention qu'en décembre 2003.

109 I. H. Ph. DIEDERIKS-VERSCHOOR, P. MENDES DE LEON, p.214.

110 Jean COMBACAU, Serge SUR, *Droit international public*, 9éd., Montchrestien, 2010, p.145.

111 Nicolas MATEESCO-MATTE, *Traité de droit aerien-aeronautique* 3e éd Mac Gill University 1980, p.463.

Varsovie. De plus, les compagnies aériennes n'étaient pas favorables à l'augmentation du plafond au delà de 50 000 dollars. Cet ultimatum allait dans le sens de la protection des droits des passagers, mais les compagnies voyaient ce renforcement comme une source d'augmentation des réclamations devant les tribunaux. Cet argument n'est cependant pas fondé dans la mesure où dans les années 1960, l'aéronautique avait déjà atteint un niveau de sécurisation des aéronefs optimal.

Nicolas Mateesco-Matte insiste sur l'influence des partisans de la Convention de Varsovie. Les États-Unis disposaient déjà dans leur droit interne d'une responsabilité illimitée du transporteur aérien¹¹², De plus la Convention elle-même permet d'écarter les limites plus facilement en prouvant la faute inexcusable depuis l'amendement de la Haye en 1955.

Ces accords ne sont pas le fruit d'initiatives étatiques, mais de l'IATA. En effet, le directeur général de l'IATA proposa aux États-Unis un accord intérimaire pour les compagnies aériennes au départ et à l'arrivée ou en transit aux États-Unis avec un plafonnement de la responsabilité à hauteur de 75 000 dollars. Cet accord n'aura qu'une valeur transitoire, le temps de modifier en profondeur l'article 20 alinéa 1er de la Convention de Varsovie¹¹³.

L'accord précise également le caractère absolu de la responsabilité, c'est-à-dire que le demandeur n'aura pas à démontrer la faute du transporteur mais seulement à justifier le montant des dommages réclamés. Cette proposition apparaît être en phase avec la pratique juridique américaine, d'où l'acceptation du compromis par le gouvernement américain.

L'accord renforce en apparence le droit des passagers. En effet le relèvement de la responsabilité du transporteur à 75 000 dollars par passager dénote une volonté de contraindre les compagnies à la sécurité maximale. Mais l'accord prévoit aussi la possibilité pour les passagers de souscrire une assurance complémentaire en cas de décès ou de blessures. La volonté d'assurer une égalité de traitement entre les passagers sur les vols internationaux et vols domestiques avait soi-disant motivé le gouvernement américain à dénoncer la Convention de Varsovie. Alors pourquoi permettre à une certaine catégorie de passagers de pouvoir percevoir plus du fait de la souscription à un contrat d'assurance. Cette possibilité affecte l'égalité de traitement des passagers victimes d'accident au bord d'un même aéronef ; ceux qui avaient les moyens de prendre une assurance complémentaire pourront percevoir des sommes conséquentes et les autres qui ne seront indemnisés que dans la limite des 75 000 dollars. Cet Accord voulait réduire les inégalités, mais il s'avère qu'il en crée d'autres. L'article

112Ibid, p.465.

113Ibid, p.475, Michel de JUGLART, Emmanuel de PONTAVICE, op., cit, Tome 1, p.949-950 n°2443.

25 de la Convention de Varsovie permet néanmoins d'envisager une responsabilité illimitée en cas de faute ou de négligence.

L'accord précise les modalités de répartition des 75 000 dollars, ils doivent comprendre les frais légaux et les dépens. Si l'action est intentée dans un autre État qui différencie la réparation des frais et dépens, le montant maximal de l'indemnisation est de 58 000 dollars.

Cet accord n'a d'existence qu'entre les compagnies aériennes, il s'agit d'une véritable avancée en matière d'indemnisation des passagers; néanmoins le recours des passagers à des assurances complémentaires peut créer des inégalités non négligeables.

Les Etats-Unis ont accepté cet accord intérimaire à la condition que la Convention de Varsovie soit révisée au plus tard au cours de l'année 1969¹¹⁴. C'est un ultimatum qui explique la rédaction utopique du Protocole de Guatemala City en 1971. Cet accord est la consécration de l'éclatement du droit conventionnel.

d) Le protocole de Guatemala City de 1971 ou l'utopie conventionnelle

La dénonciation de la Convention de Varsovie par le gouvernement américain a conduit l'OACI à envisager un projet de réforme. L'accord de Montréal va profondément influencer le comité juridique de l'OACI. Le 8 mars 1971 à Guatemala City, un projet est présenté aux États signataires de la Convention de Varsovie.

i) Le climat de confiance dans l'aéronautique

Le Protocole va inverser la protection initiale de la Convention de Varsovie. C'est la fin des sûretés offertes au transporteur aérien afin qu'il puisse assurer son développement.

L'accroissement du nombre de passagers, le transport de masse, les vols transatlantiques, l'avènement d'aéronefs performants et plus sûrs comme le Concorde, créent un climat de maîtrise des techniques aéronautiques¹¹⁵.

La convention de Varsovie n'avait laissé qu'une place secondaire au passager. Daniel Lureau l'avait assimilé à un « sportif » qui connaît les risques de son activité¹¹⁶. On déduisait que les limitations de responsabilité du transporteur correspondait à une prise de risque consentie par le passager. En 1970, la notion de risque n'a pas disparue. Cependant on ne considère plus le passager comme un participant à une expérience mais comme un usager. Dès lors, le passager ne contribue pas à l'effort aéronautique, il utilise l'aéronef comme un moyen de transport.

114 Ibid.

115 I. H. Ph. DIEDERIKS-VERSCHOOR, P. MENDES DE LEON,

116 Daniel LUREAU, op., cit, p.25.

L'accord de Montréal est arrivé à consacrer une responsabilité absolue jusqu'à 75 000 dollars. Au delà les passagers devaient prouver la faute du transporteur sur le fondement de l'article 25 de la Convention de Varsovie, qui assurait une responsabilité illimitée en cas de faute.

Le protocole de Guatemala va aller au-delà de toutes les attentes en matière de responsabilité.

ii) Le passager au centre du droit conventionnel, l'ancêtre de la Convention de Montréal

Certaines dispositions du Protocole de Guatemala sont très innovantes pour l'époque, elles traduisent cette peur du morcellement du droit conventionnel par la menace de dénonciation des États-Unis.

La consécration d'une responsabilité objective encadrée du transporteur aérien.

Le plafond d'indemnisation a été considérablement élevé à 120 000 dollars, il en résulte que son dépassement devient infranchissable. C'est la fin de la notion de dol, de faute équivalente au dol ou de faute inexcusable issue de l'amendement de la Haye. Quelles que soient les circonstances, le transporteur est responsable en cas de décès ou de blessures du passager à bord de l'aéronef ou des procédures d'embarquement ou de débarquement. Cependant, les rédacteurs ont voulu atténuer la rigueur de l'objectivité de la responsabilité. En effet, trois cas ont été retenus ; l'état de santé du passager, la faute contributive ou dite « faute de la victime », et les vices cachés de la marchandise transportée.

Par exemple, un passager qui décède d'une crise cardiaque à bord n'est pas un accident au sens de l'article 17 de la Convention de Varsovie. Le transporteur ne peut être tenu responsable de la santé fragile du passager. Cette disposition apparaît comme une précision afin d'éviter une conception trop extensive de la notion d'accident. Les rédacteurs ont compris qu'il était important de tempérer cette responsabilité. Car l'introduction d'une responsabilité objective permettait de considérer tout événement survenu à bord comme relevant de la responsabilité du transporteur. Idem pour la faute de la victime, l'objectivité de la responsabilité ne doit pas conduire le transporteur à indemniser un passager qui a contribué à la réalisation de son dommage. Le protocole apporta une précision qui n'est pas des moindres, l'extension de l'exonération de responsabilité aux ayants droits du passager fautif, car certaines juridictions choisissaient une interprétation restrictive afin d'indemniser les ayants droits dans la mesure où l'usager contributeur à la réalisation du dommage est décédé¹¹⁷. Seule

117 Nicolas MATEESCO-MATTE, op., cit p.481.

la victime fautive blessée se voyait refuser son action en réparation.

Le dernier cas d'exonération est le dommage résultant d'un vice provenant des bagages du passager victime.

La « escalator clause »

la Convention de Varsovie a poussé les rédacteurs à insérer une clause de révision automatique des plafonds à la cinquième et à la dixième année après la signature du Protocole. Il s'agit d'une « escalator clause », qui a été consacrée dans la Convention de Montréal à l'article 24. La Convention de Guatemala repose sur une révision automatique, alors que la Convention de Montréal a choisi un processus décisionnel basé sur le consensus. L'OACI doit proposer tout les cinq ans lorsque « le coefficient pour inflation dans les Etats dont la monnaie composent les DTS est à 10% au cours de la période écoulée depuis la dernière révision ou dans le cas d'une première révision depuis la date d'entrée en vigueur de la Convention »¹¹⁸. La Convention de Guatemala a recherché un « effet cliquet » des droits des passagers, qui ne pouvait tendre qu'à la hausse¹¹⁹.

L'aménagement contractuelle de la réparation

Le protocole a été très innovant en permettant un aménagement contractuel de la réparation. Ainsi, le passager et le transporteur peuvent convenir d'affecter une somme plus conséquente que la limite fixée par le Protocole. Il s'agit d'une forme de déclaration d'intérêt spécial qui existe en matière de responsabilité pour bagages. Le passager souscrit par cette déclaration une assurance qui permet de repousser le plafond de réparation moyennant un paiement supplémentaire. Cette mesure met le transporteur au rang d'assureur, même s'il souscrit de manière automatique pour chaque passager une assurance individuelle¹²⁰. Cet accord contractuel ne doit en aucun cas obliger le passager à renoncer à toute action sous l'empire de la Convention de Varsovie. Cet aménagement ne trouvera pas de suite dans la Convention de Montréal, en raison de l'existence d'une rupture d'égalité entre les passagers en cas d'accident.

La recherche de l'accord transactionnel entre le transporteur aérien et son passager

118 La première révision de la Convention de Montréal a été notifié le 30 juin 2009, l'OACI a évalué le coefficient d'inflation à 13,1% depuis l'entrée en vigueur, c'est pour cela que dans nos développements ultérieurs nous utiliserons les seuils et les limitations de responsabilité révisés et non ceux inscrits dans la Convention de Montréal en 1999. Alexis LEMARIE, Transport aérien : *Révision des limitations de responsabilité de la Convention de Montréal*, Revue de droit des transports n°4 avril 2010, étude n°4.

119 Le droit communautaire avec l'émergence d'un droit des passagers suit cette progression, avec cette constante recherche d'un « effet cliquet ».

120 Geneviève VINEY, l'assurance individuelle automatique dans les transports aériens, RFDA 1963, p.143.

L'accord de Montréal avait précisé les modalités de répartition entre le montant de la réparation et les frais de justice. Le Protocole de Guatemala intègre cette répartition mais avec une certaine originalité. En effet, l'article 8 alinéa 3)b du Protocole permet au transporteur de s'exonérer des dépens et frais de justice lorsqu'il a fait une offre dans les six mois qui suivent la mise en demeure de la victime¹²¹.

Cette disposition suggère implicitement aux passagers victimes d'accepter les offres transactionnelles au risque de perdre une grande partie de la réparation dans les frais de justice. Le protocole de Guatemala pousse en quelque sorte les passagers vers un règlement extrajudiciaire des litiges.

L'ultra plafond en cas de dommages résultant d'un retard

Le Protocole renforce la responsabilité du transporteur pour retard, malgré la pression des compagnies aériennes pour l'abolition de l'article 19 de la Convention de Varsovie. La spécificité du transport aérien réside dans sa capacité à réduire les distances, il s'en dégage une obligation de célérité et de ponctualité du transporteur. Le passager pourra prétendre à une réparation dans la limite de 5000 dollars en cas de retard du transporteur, l'étendue du retard est laissée à l'entière appréciation des juges.

La fin du formalisme du titre de transport

Lorsque le transporteur ne respecte pas les exigences de formalisme concernant les billets de transports, il ne peut se prévaloir des exonérations de responsabilité. Le protocole atténue cette rigueur, l'inobservation du formalisme des titres de transport n'affectera pas la validité ou l'existence du contrat de transport (le point de départ et d'arrivée, les escales). Le développement des billets automatisés a conduit les compagnies aériennes à uniformiser les titres de transport, cette modernisation est sans effet sur l'exigence ou non d'un formalisme. La Convention de Montréal va instaurer ce principe dans son article 3-2. Nous verrons plus tard que la dématérialisation des titres de transport n'affecte en rien l'obligation du transporteur d'indiquer les points de départ et d'arrivée ainsi que les éventuelles escales.¹²²

La possibilité pour les États parties d'instaurer un fonds d'indemnisation

La dernière innovation du protocole de Guatemala est sous doute ce qui entraîna sa perte.

121 cf. Chapitre 8 sur le règlements extrajudiciaires des litiges opposants le passager aérien et le transporteur aérien.

122 cf Chapitre 3 sur le contrat de transport aérien de personnes et sa dématérialisation.

Peut-on dire que cette Convention est allée trop loin dans sa volonté d'améliorer les droits des passagers ? Cela ne fait aucun doute. Le nouvel article 25 de la Convention permettait aux États signataires de créer un Fonds national supplémentaire d'indemnisation des victimes de la Convention.

Ce fonds d'indemnisation sera considéré comme un système d'indemnisation complémentaire à celui de la Convention de Varsovie. Il n'interviendra qu'en cas de lésions corporelles ou de décès d'un passager¹²³.

Le Protocole encadre rigoureusement ce fonds d'indemnisation ;

- Il ne doit pas imposer au transporteur et à ses préposés une responsabilité supplémentaire à celle stipulée dans la Convention.
- Il ne devra aucunement réclamer une charge financière ou administrative aux transporteurs autre que la contribution des passagers.
- Il ne doit y avoir aucune discrimination entre les transporteurs en ce qui concerne les passagers victimes et les avantages qui peuvent leur être attribués.
- Le fonds doit indemniser tout passager qui a contribué au système et qui a subi une lésion corporelle ou qui est décédé.

Il convient de s'interroger sur la motivation du Comité juridique de proposer la création d'un fonds d'indemnisation.

Cette mesure a été insérée sur demande des États-Unis, la menace de la dénonciation restait présente dans l'esprit des rédacteurs. Les fonds d'indemnisation ou de garantie sont un procédé de collectivisation des risques. La socialisation du risque permet aux victimes d'obtenir la réparation de son dommage indépendamment tout mise en œuvre de la responsabilité¹²⁴.

L'objectif est d'assurer une indemnisation rapide et automatique de certains préjudices. Les fonds d'indemnisation fondent leur action au nom de la solidarité nationale. L'État prend en charge la réparation de certains risques, avec des fonds provenant de l'impôt, de la sécurité sociale ou d'autres sources financières publiques¹²⁵.

Or dans notre cas, le financement de ce fonds repose sur la contribution des passagers, on suppose qu'il s'agit d'une somme fixe prélevée sur chaque billet automatique ou d'une assurance complémentaire que souscrit le passager. Les compagnies aériennes n'auraient

123 Nicolas MATEESCO-MATTE, op., cit, p.483.

124 Christian LARROUMET, Mireille BACCACHE-GIBEILI, *Droit Civil, Tome V les obligations, la responsabilité civile, extra-contractuelle*, 1ère édition, Economica, 2008 p.24 n°26 et s.

125 Geneviève VINEY, Jacques GHESTIN, *Traité de droit civil, Introduction au droit civil*, 3ème édition LGDJ, 2006 p.49 n°28-3.

qu'un rôle de collecte de ses fonds. Il existe des fonds qui sont financés par des cotisations versées par les bénéficiaires potentiels des avantages. C'est le cas du fonds national de garantie des calamités agricoles, qui prend en charge les événements non assurables qui sont constatés par un arrêté de catastrophe naturelle¹²⁶.

En France le fonds d'indemnisation ou de garantie peut intervenir à titre subsidiaire, c'est-à-dire qu'il répare le dommage de la victime lorsqu'elle est dans l'incapacité d'obtenir un montant suffisant. En général, c'est le cas lorsque l'auteur du dommage est insolvable. La loi du 3 janvier 1977 a créé dans le ressort de chaque Cour d'appel une Commission d'Indemnisation des victimes d'infraction (CIVI), son rôle est d'indemniser les victimes d'infractions pénales qui n'ont pu obtenir une réparation suffisante de la part de l'auteur¹²⁷.

Dès lors, le fonds d'indemnisation proposé par le Protocole offrait une garantie aux passagers victimes ou à leurs ayants-droits en cas d'insolvabilité du transporteur, de cessation de son activité voire son refus de réparer son dommage.

L'objectif de ce fonds est d'éviter aux passagers victimes ou à ses ayants droits une action en justice longue et coûteuse.

Nous sommes face à une véritable avancée en droit international privé. Les États avaient la faculté d'institutionnaliser la réparation des dommages corporels des passagers aériens. Cependant cette innovation aurait été complète si le Protocole avait envisager un Fonds d'indemnisation international géré par l'OACI. Les passagers quelle que soit la compagnie aérienne ou l'État dont ils sont ressortissants ou du lieu du dommage, percevront une réparation uniformisée et conforme à la Convention de Varsovie. Ce fonds international éviterait les contrariétés liées à l'interprétation de la Convention par les juridictions nationales.

L'ancêtre de la fifth jurisdiction

Le protocole a introduit une nouvelle règle de compétence au bénéfice des passagers :

« En ce qui concerne le dommage résultant de la mort, d'une lésion corporelle ou du retard subi par un passager ainsi que de la destruction, perte, avarie ou retard des bagages, l'action en responsabilité peut être intentée devant l'un des tribunaux mentionnés à l'alinéa 1er du présent article ou, sur le territoire d'une Haute Partie Contractante, devant le tribunal dans le ressort duquel le transporteur possède un établissement, si le passager a son domicile ou sa résidence permanente sur le territoire de la même Haute Partie Contractante. »

¹²⁶ Ibid

¹²⁷ Loi n°77-5 du 3 janvier 1977 garantissant l'indemnisation de certaines victimes de dommages corporels résultant d'une infraction.

Pourquoi cette nouvelle option de compétence ? Cette nouvelle juridiction reflète l'influence majeure du gouvernement américain en matière de droit aérien privé.

L'article 28 de la Convention de Varsovie prévoit que « *l'action en responsabilité devra être 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* ».

Cet article offre deux options de compétence pour le demandeur ; soit devant le tribunal du lieu du défendeur c'est-à-dire le transporteur soit devant le tribunal du lieu de destination.

Le protocole offre une troisième option de compétence, le passager pourra poursuivre dans un État partie de son choix dans lequel le transporteur possède un établissement. Cette notion d'établissement est assez vaste, une compagnie aérienne qui dispose d'une simple antenne sera considérée comme ayant un établissement dans cet État. Le Protocole offre de véritables facilités au niveau des compétences juridictionnelles.

En effet, les États-Unis sont soucieux de garantir la sécurité juridique de leurs concitoyens, ils font remarquer qu'un américain résidant à l'étranger ne pouvait selon la Convention de Varsovie agir contre le transporteur devant les juridictions américaines lorsqu'il avait acheté son billet à l'étranger¹²⁸.

Ce protocole est allé au-delà des attentes en matière de protection des intérêts des passagers. L'introduction d'une responsabilité objective mais limitée, l'augmentation du plafond d'indemnisation, la possibilité d'institutionnaliser la réparation des victimes par un fonds d'indemnisation, la mise en place d'une troisième option de compétence, sont autant d'éléments rassurants les passagers.

Malheureusement, ce Protocole n'a pas reçu le nombre de ratifications nécessaire pour son entrée en vigueur. Il n'a donc pas une place dans le droit positif mais il reste un élément de droit comparatif. A l'avenir, c'est au regard de ce protocole qu'on pourra considérer si **des** avancées en matière de droit des passagers auront été franchies. On en revient à l'esprit utopiste de l'unification des règles applicables en matière de droit aérien privé. **Les** États ne sont pas prêts à laisser une Convention supra-nationale régir une partie conséquente du droit des personnes¹²⁹.

Michael Milde considère le Protocole de Guatemala comme une relique historique, qui traduit

128 Nicolas MATEESCO-MATTE, p. 486.

129 Vincent GRELLIERE, *La responsabilité du transporteur aérien interne : de Varsovie à Montréal*, Gazette du Palais, 03 août 2006 n° 215, p. 2

un effort sincère de la communauté internationale pour améliorer le droit uniforme¹³⁰. Ce Protocole a apporté un nouveau système de réflexion sur l'existence d'un droit des passagers aériens, car un certain nombre de dispositions vont trouver une existence dans la Convention de Montréal. Certains auteurs américains ont considéré ce protocole comme trop orienté vers les transporteurs aériens¹³¹. Même si le Protocole n'est jamais entré en vigueur, il contient des valeurs qui ont fait progresser l'unification du droit aérien privé¹³².

e) Les Protocoles Additionnels de Montréal (PAM)

Le Protocole de Guatemala s'est intéressé uniquement aux droits des passagers, il avait également procédé à la dissociation des bagages appartenant aux voyageurs des marchandises. Les PAM ont voulu traiter des spécificités de la responsabilité du transporteur aérien de marchandises. Les PAM ont transposé le principe de responsabilité objective octroyé aux passagers par le Protocole de Guatemala aux marchandises.

Une réforme va néanmoins concerner l'ensemble des branches du droit aérien privé : l'instauration d'une nouvelle unité monétaire, les droits de tirage spéciaux.

Les conventions internationales de droit privé en matière de transport avaient fixé les limitations de responsabilité en unité monétaire basée sur l'or, c'était le cas de la Convention de Berne sur le transport ferroviaire de marchandise de 1924 ou encore de la Convention de Bruxelles en 1957 pour le transport maritime.

Le 15 août 1971, le Président Richard Nixon met fin à la convertibilité du dollar en or, la valeur de l'or fluctue, il perd sa qualité de monnaie de référence¹³³. Les limitations de responsabilité ne peuvent avoir un effet contraignant et protecteur des droits que si la monnaie stipulée est stable. La dévaluation pourrait affecter l'indemnisation et la rendre dérisoire compte-tenu des dommages subis.

i) La création des Droits de Tirage Spéciaux

En 1968, le Fonds monétaire international a créé un système de facilité de règlement international basé sur une nouvelle unité le DTS, droit de tirage spécial. En 1974, le DTS est dissocié de l'or et il est évalué sur un « panier » de seize monnaies dont les États appartenaient

130 « Guatemala is a dead letter in literature » Bin CHENG, liability in international carriage by air, In *Institute of Air and Space Law* in 1998.

131 I. H. Ph. DIEDERIKS-VERSCHOOR, P. MENDES DE LEON, p.216

132 Michael MILDE, op., cit, p.163.

133 Philippe DENBEL, *Dictionnaire d'analyse économique et historique des sociétés contemporaines*, coll. Cap Prépa, 2009, p.47. Le système Bretton Woods était un système de change fixe qui reposait sur l'or, sa chute en 1971 a conduit à la dépréciation du dollar.

au Fonds et qui faisaient au moins 1% du commerce mondial.

Le DTS a un cours unique qui varie quotidiennement, cependant la réunion de ces seize États en une monnaie unique rend sa fluctuation moindre. Les PAM sont les premiers textes de droit international privé à insérer cette unité. L'article 22 de la Convention de Varsovie dispose que « dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur envers chaque voyageur est limitée à la somme de cent vingt cinq mille francs ». Le comité a établi un calcul de la relation entre le franc Poincaré et le DTS, un franc Poincaré équivaut à 0,663 DTS. Par exemple, le plafond de 125 000 francs Poincaré vaut 8 300 DTS soit un **peu plus** de 10 000 dollars¹³⁴.

Le PAM numéro 1 a introduit les DTS dans la Convention de Varsovie, le PAM numéro 2 dans la Convention amendée de la Haye, le PAM numéro 3 dans la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de la Haye et de Guatemala.

ii) Les conséquences en matière d'indemnisation des passagers

La ratification des PAM va poser un problème différent de celui rencontré pour le Protocole de Guatemala. En effet, tous les États ne sont pas membres du Fonds Monétaire international et les États socialistes refusent la ratification dans la mesure où leurs lois nationales ne reconnaissent pas cette unité de valeur. Pour éviter l'épisode de Guatemala, les PAM permettent aux États non membres du FMI de convertir les DTS dans leurs monnaies nationales selon un mode de calcul qu'ils pourront choisir. Certains États **quant à eux ne** peuvent pas procéder à la conversion en DTS, car leurs monnaies sont beaucoup trop dévaluées ou faibles. Les PAM ont inséré pour ceux-là une clause qui maintient une unité or. Le problème de l'or est la fluctuation de son cours, la spéculation, il peut se révéler être une valeur refuge ou le contraire. Cette « clause or » affecte le principe d'une indemnisation uniformisée, car certains seront plus favorablement réparés avec les DTS si le cours de l'or est bas et inversement. Le DTS n'est pas forcément plus sécurisant en matière de limitations de responsabilité¹³⁵.

Aleksander Tobolewski a étudié l'impact des DTS sur les limitations de responsabilité, il a constaté qu'après trois ans d'existence, la valeur réelle de la limitation de responsabilité était de 55% au Japon.. Selon lui, une déflation du DTS peut entraîner une baisse de plus de la moitié du montant de la limitation de responsabilité initiale¹³⁶.

134 Nicolas MATEESCO-MATTE, p.498.

135 Nous verrons que l'application de certaines limitations dans la Convention de Varsovie non amendée avec cette conversion sera particulièrement préjudiciable pour certains passagers qui cumule une Convention hors du temps et une absence de conversion en DTS.

136 Aleksander TOBOLEWSKI, *Monetary Limitations of Liability in Air Law : Legal, Economic and Socio-*

Le PAM numéro 1 et 2 sont entrés en vigueur le 15 février 1996, soit presque vingt ans après leurs consécutions. Le PAM numéro 3 n'est jamais entré en vigueur.

Il résulte de ces nombreuses modifications, amendements, protocoles, une véritable confusion quant à la version applicable. Mais au-delà, ils ont conduit à la dislocation du régime varsovien¹³⁷. En effet, les États signataires de la Convention originelle de 1929 ne sont pas forcément les mêmes que ceux de la version amendée de la Haye de 1955, ou des différentes modifications successives. Le Comité de l'OACI avait tenté un travail de compilation afin d'aboutir à un texte unifié intégrant l'ensemble des modifications, cette mission s'appelait « *Étude de la refonte des instruments du régime de Varsovie en une seule Convention* ». Mais cette seule volonté n'a pas suffi à conduire un travail de fond d'uniformisation.

3. L'interventionnisme de l'IATA

La consécution de la responsabilité illimitée du transporteur aérien n'est pas venue d'une modification de la Convention de Varsovie. Les multiples modifications, amendements protocoles ont été autant d'éléments de discordes que d'unité. Les acteurs du transport aérien sont en premier lieu les compagnies aériennes. Le renouveau va venir de ces opérateurs, un accord cadre de l'IATA sera signé le 30 octobre 1995 à Kuala Lumpur¹³⁸. Adopté à l'unanimité, il est suivi d'un second accord cadre sur les mesures à mettre en œuvre¹³⁹. Ces accords ont réuni 87 signatures pour le premier et 53 pour le second. Certaines compagnies aériennes avaient déjà adopté cette notion de responsabilité illimitée, ce fut le cas notamment de la Japan Airlines qui dès 1992 a décidé de rejoindre la liste des signataires des accords cadres¹⁴⁰.

Les principes contenus dans le IIA sont les suivants ; les compagnies devaient prendre toutes les mesures nécessaires afin de renoncer à l'application des limitations de responsabilité prévues dans l'article 17 de la Convention de Varsovie. Par ailleurs, elles renonçaient à invoquer tous les moyens de défenses à concurrence d'un certain montant, mais au-delà elles

political Aspects, thèse McGill 1986, cf ég. Nicolas Mateesco-Matte, p.500.

137 Michel G. Folliot, op., cit, p.409.

138 International Aviation Transport Authorities, l'accord cadre est appelé « IATA intercarrier agreement on Passenger », IIA).

139 IATA agreement on Measures to implement the IATA intercarrier agreement (MIIA)

140 En 1992, la Compagnie nipponne a rejeté les limitations de responsabilité contenues dans l'article 22 de la Convention de Varsovie, allant jusqu'à augmenter le plafond d'indemnisation à 100 000 DTS sans opposer des moyens de défense. Si le montant réclamé est supérieur, la compagnie recouvre ses moyens d'action seulement pour la partie excédant. Nicole LACHANCE, *The Sky is the limit ; Accident, bodily injury and liability under the Montreal Convention*, AASL vol. XXVI, p.152. Pour Michael MILDE, cette initiative est historique, et s'inscrit comme un événement majeur, op., cit.

recouvraient leurs facultés¹⁴¹.

Le second accord vient uniformiser les règles énoncées dans le IIA, les compagnies s'engagent à intégrer ces engagements dans les conditions générales de vente. Le IIA ne donnait pas le seuil de cette responsabilité objective, le MIA fixe le montant à 100 000 DTS, pour la part excédant ce montant les compagnies retrouvent leurs moyens de défense¹⁴². En deçà, elles ne peuvent se libérer de leurs responsabilités. Mais il existe un tempérament à cette responsabilité absolue : la faute contributive, qui est maintenue comme une clause d'exonération et peut être soulevée par la compagnie aérienne à tout moment, c'est-à-dire quel que soit le montant de la réparation réclamée¹⁴³. Le problème de cette initiative purement privé des compagnies est l'impossibilité d'établir une règle uniforme. En effet ces opérateurs privés ne sont pas des États, dès lors ils leur était difficile d'établir une règle procédurale particulière. Ce fut le cas notamment pour la loi applicable pour le recouvrement des compensations financières. L'IATA a choisi de se référer à la loi du domicile du passager¹⁴⁴.

Ces accords ont créé une véritable émulation. Cette avancée émanant des compagnies aériennes mais également du gouvernement américain, a permis d'appliquer la responsabilité objective en dehors de tout cadre juridique international. Il est plus opportun de parler de « test » avant une insertion définitive dans la Convention de Varsovie.

Pour Georges N. Tompkins, il était primordial de maintenir le système Varsovien, une énième refonte risquait de nouveau de fragiliser un équilibre précaire. La ratification des PAM en février 1996 annonce que l'évolution du système est concrètement envisageable.

Le comité de l'OACI considère les IIA et MIA comme une modernisation indirecte de la Convention de Varsovie. En effet, ces accords cadres de l'IATA, le Protocole de Guatemala, la Convention de Guadalajara sont autant d'éléments disponibles qui peuvent être incorporés dans une nouvelle version de la Convention. L'avantage n'est pas des moindres, puisque les rédacteurs pourront se baser sur ces textes de références et les retours des applications des accords IIA et MIA des compagnies aériennes. Cet ensemble constituerait une véritable protection juridique du passager.

Ce système varsovien s'est progressivement amélioré pour constituer un socle de normes. Mais il n'en reste pas moins que ces initiatives « *si justifiées fussent elles laisseraient un droit*

141 Georges N. TOMPKINS Jr, *The dawn of Unlimited liability, what will the day bring, Airline liability : a seminar on liability and claims handling in the airline and aerospace industries*, Munich, 12 May 1997, edited by P.D. Dagoglou and P.N. Ehlers, p.26.

142 Ibid, p.26.

143 Michel G. FOLLIOU, *La modernisation du système varsovien de responsabilité du transporteur*, La Conférence Internationale de Montréal (10-28 mai 1999), RFDA n°212, 1999, p.409

144 Georges N. TOMPKINS, op., cit, p.27.

*du transport aérien éclaté et désordonné, ce qui n'a guère de sens pour une opération, par nature internationale*¹⁴⁵. Nous serons amenés à traiter de ce système qui a toujours vocation à s'appliquer actuellement. Cette éclatement du droit conventionnel et la désuétude du système varsovien ont conduit l'OACI à tenter une réunification de la matière, à travers l'édiction d'une nouvelle convention.

2§. La Convention de Montréal, une énième œuvre de compromis

Il est important de comprendre les raisons qui ont poussé à la refonte du système varsovien (A). Mais également d'analyser les critiques apportées par la doctrine au contenu de cette Convention de Montréal (B).

A. Le contexte entourant l'adoption de la Convention de Montréal

L'OACI a convoqué la Conférence internationale de droit aérien pour une session de travail entre le 10 et 28 mai 1999, 118 États répondent présents ainsi qu'une dizaine d'organisations internationales. La réunion comptabilise 525 participants, il y a un véritable attrait pour la modernisation du régime varsovien.

Cette unité de façade repose sur un consensus fragile, les travaux préparatoires à la Conférence diplomatique de Montréal avaient mis en avant les différences conceptuelles en matière de responsabilité. Il convient de rappeler que certains États avaient été des initiateurs en ce qui concerne l'instauration d'un régime de responsabilité objective¹⁴⁶.

Le transport aérien de personnes s'est fortement homogénéisé, la multitude des régimes de responsabilité a entraîné une dislocation du droit applicable.

Pour un même vol, les passagers victimes ou leurs ayants droits n'auront pas la même réparation en fonction des législations choisies. L'inégalité de traitement de la responsabilité est une source d'insécurité juridique. Cette tendance est le résultat d'un développement du transport aérien à deux vitesses ; les États en voie de développement ont un arsenal peu rigoureux voire inexistant et sont dans une situation identique à celle de 1929. Ces pays cherchent à rattraper leur retard en matière aéronautique, en tentant de proposer des lignes

¹⁴⁵ Philippe DELEBECQUE, op., cit, la Convention de Montréal ou le nouveau droit du transport aérien, p.265.

¹⁴⁶Le Japon et les États Unis avaient introduit dans leurs législations nationales des limitations de responsabilité supérieures.

régulières. Ces compagnies naissantes sont d'autant plus dangereuses qu'elles rachètent des aéronefs vétustes provenant pour l'essentiel des pays de l'ex-URSS¹⁴⁷. L'instauration d'une responsabilité objective affecterait l'existence même de ces compagnies aériennes, qui seraient dans l'incapacité d'indemniser leurs passagers. Face à cette pauvreté aéronautique, **il y a des** pays développés qui ont achevé cette transition aérienne et qui ont décidé d'intervenir en faveur d'un dépassement des limites initialement fixées par le régime de Varsovie. L'objectif premier de cette Convention est certes d'assurer un compromis, mais au-delà de forger une uniformité des règles applicables en matière de responsabilité aérienne.

Michel G. Folliot parle d'une « diversité néfaste » qui conduit à une pratique de rationalisation de l'action en responsabilité. Les victimes ou leurs ayants droits choisissent grâce, aux options de compétences, les législations les plus généreuses en matière d'indemnisation. Cette pratique se nomme le forum shopping.

La multiplication des instruments, c'est-à-dire des amendements et protocoles, rendait le droit aérien privé obscur, **un** texte nouveau devait intervenir pour consolider les acquis¹⁴⁸.

La Conférence a repris l'intitulé de la Convention originelle « *La Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international* ». Cette reprise dénote une volonté de maintenir les acquis originels, une partie de la doctrine a choisi d'appeler la nouvelle convention, « Le nouveau régime varsovien ¹⁴⁹ » ou pour les américains « non-Warsaw Convention ¹⁵⁰ ».

Dès lors, la Convention de Varsovie n'est jamais très loin, bien au contraire elle **apparaît** comme une assise fondamentale.

B. La perception de la Convention de Montréal par la doctrine internationale

1. L'harmonisation avec le droit communautaire et la réglementation IATA sur le plafond d'indemnisation et l'insertion d'une part de responsabilité pour risque

Le principe d'une responsabilité à deux niveaux n'a pas conduit à des débats houleux lors de la Conférence. En effet, comme nous l'avons précédemment évoqué, les accords de Kuala

147 L'Union européenne édite une black-list des compagnies interdites d'exploitation, l'intégralité des transporteurs aériens interdits proviennent des pays en voie de développement.

148 Michael MILDE explique que les différentes tentatives de rénovation de la Convention de Varsovie, on conduit en réalité à sa désunification. Il caricature cette accumulation de normes avec cette énumération ; « *Supplémentary Convention, Protocol, Protocol-to-Protocol, Protocol-to-Protocol-to-Protocol*. Il tourne en dérision cet inventaire de normes qui n'a apporté que de la confusion selon lui., p.167

149 Michel G. FOLLIOT, op., cit, p. 420

150 Michael MILDE, op., cit, p. 155.

Lumpur et l'avancée de certaines législations nationales ont amené indirectement à une uniformisation du mécanisme. Nous le verrons dans le développement sur les sources de droit communautaire, l'anticipation européenne avec le règlement n°2027/97 du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident¹⁵¹ qui a permis à la Commission d'interdire toutes limitations financières en cas de lésion corporelles ou de décès de passagers. Le règlement était entré en vigueur le 17 octobre 1998, la Convention vient uniformiser un mécanisme déjà imposé aux compagnies européennes ou étrangères qui desservent au départ ou à destination de la Communauté.

On retrouve les mêmes mécanismes que dans les accords IATA; une responsabilité objective jusqu'à 100 000 DTS¹⁵², **c'est-à-dire que le** transporteur aérien n'est pas en position de discuter de sa responsabilité en prouvant qu'il a mis en œuvre toutes les mesures nécessaires par exemple. En contrepartie, le passager doit prouver la réalité des dommages subis. Cependant, le transporteur a la possibilité de tempérer sa responsabilité en prouvant la faute de la victime. Cette responsabilité objective est atténuée par la faute contributive qui est **laissée** à la libre appréciation des juridictions saisies. La Convention ne donne aucune définition de la faute contributive, ce qui est regrettable dans un système de responsabilité objective.

Au delà de 100 000 DTS, le transporteur aérien a la possibilité de voir sa responsabilité écartée dans deux cas; s'il démontre que le dommage n'est pas le résultat d'une faute, d'un acte ou d'une omission de sa part ou de ses préposés, ou que le dommage est exclusivement imputable à un tiers¹⁵³.

Que faut-il voir dans cette responsabilité semi-objective ?

Il s'agit d'une évolution de la place du passager dans le transport aérien. Dans la Convention de Varsovie, les États voulaient assurer le développement et la pérennité de l'activité aérienne. Aujourd'hui, les compagnies aériennes ont atteint un haut niveau de modernité et d'avancée technologique. Cette responsabilité objective met le passager au centre du transport aérien. Christophe Paulin dit à propos de la Convention de Montréal qu'il s'agit « d'une Convention humaniste: son objectif et son apport principal sont d'améliorer la situation des victimes d'accidents »¹⁵⁴.

Mais une question simple a été éludée par les rédacteurs :quel est le prix de la vie d'un passager qui décède dans un crash, combien s'il survit avec des séquelles ?

En effet, la Convention ne donne aucun barème d'évaluation pour évaluer les dommages.

151 Comm. CE règl. n° 2027/97, 9 oct. 1997 : Journal Officiel des communautés européennes 17 Octobre 1997

152 Article 21§ 1 et 20 de la Convention de Montréal.

153 Article 21§ 2 CM

154 Christophe PAULIN, *Présentation de la Convention de Montréal*, Colloque « Transport aérien », Toulouse 2 avril 2004, RFDAS, vol. 23, p.264.

Certains diront que ce n'est pas le rôle d'une Convention. Mais, le fait de fixer un seuil est déjà en soi une appréciation financière des dommages. Cette responsabilité semi-objective reste inaboutie, quels sont les préjudices qui doivent être pris en compte pour calculer le montant de la réparation ?

Le préambule de la Convention de Montréal reconnaît la nécessité d'une indemnisation équitable fondée sur le principe de la réparation. Que doit-on entendre par ce principe de réparation ?

En droit français, l'évolution de la responsabilité civile a conduit à la consécration de la notion de réparation intégrale, c'est-à-dire l'indemnisation de l'ensemble des dommages subis par la victime. René Savatier a formulé cette exigence de la manière suivante : « le propre de la responsabilité civile est de rétablir aussi exactement que possible l'équilibre détruit par le dommage et de replacer la victime dans la situation où elle se serait trouvée si l'acte dommageable ne s'était pas produit »¹⁵⁵.

Pour cela, le juge français est tenu de réparer l'ensemble des préjudices indemnisables consécutifs au dommage subi par la victime. La cour de Cassation censure toute décision qui « retient certains chefs de préjudice et en écarte d'autres »¹⁵⁶. Les juridictions doivent réparer le préjudice dans tous ces éléments. On en déduit, **que les préjudices matériel, économique et moral** seront pris en compte dans le calcul global de la réparation.

2. La question du préjudice moral ou « mental injury » :

Longtemps, le débat autour de la lésion mentale concernait son incorporation dans le concept de « bodily injury » prévu à l'article 17 de la Convention de Varsovie. Les travaux préparatoires de la Convention de Montréal ont montré l'impossibilité des États à se mettre d'accord sur une définition et une intégration de la lésion mentale. En effet, certaines délégations ont soulevé la difficulté de lier la lésion mentale avec la notion d'accident. D'autres ont estimé, à juste titre, que la lésion mentale **était établie** dans la notion de lésion corporelle prévue à l'article 17 §1 CM¹⁵⁷.

Les délégations norvégiennes et suédoises ont souhaité inclure dans le texte même la notion de « mental injury », la traduction appropriée serait « lésion psychique ». D'autres ont envisagé d'insérer une notion beaucoup plus large, « personal injury » dit dommage

155 René SAVATIER, *Traité de la responsabilité civile en droit français*, tome 2, 2ème éd., LGDJ, 1951, n°601, repris par Philippe MALAURIE, Laurent AYNES, *les Obligations*, 3éd, Defrénois, 2007, n°240.

156 Mireille BACHACHE-GIBEILI, op., cit., p.523, n°463.

157 Michel G. FOLLIOU, op., cit., p.424.

personnel, cette formulation avait été envisagée dans le protocole de Guatemala City¹⁵⁸.

Il faut savoir que ce débat était voulu par le comité juridique de l'OACI, les délégations scandinaves espéraient dissocier le dommage psychique et la lésion corporelle, en le consacrant comme un dommage indépendant du préjudice physique, il doit s'apprécier comme un préjudice à part entière et non comme la conséquence du préjudice physique. Les pays en voie de développement ont refusé cette définition, car leurs droits nationaux, pour la plupart, ne connaissent pas ce concept. Mais surtout, leurs compagnies nationales étaient en plein essor. Cette situation rappelle les États participant à la Conférence de Varsovie. La légèreté des dispositions avait pour objectif d'assurer le développement de l'industrie aéronautique et des compagnies aériennes naissantes.

La réponse de ces États reflète la crainte de freiner cet essor, en effet, la facilité d'engager la responsabilité du transporteur aérien par le biais du préjudice moral peut conduire à des fraudes. Ce risque pourrait fragiliser des compagnies débutantes¹⁵⁹.

On en revient au propos de Vincent Gréllière sur l'impossibilité d'établir des règles de fond communes. Le Président de la Conférence a dû intervenir en raison de la situation de blocage, une déclaration a été rédigée par les membres de la Conférence qui lui ont donné une valeur toute particulière en l'intégrant aux Travaux préparatoires. Cette déclaration justifie le recours à la notion de lésions corporelles afin de permettre à certains États d'indemniser le préjudice psychique, c'est-à-dire à ceux qui par leur droit interne et leurs jurisprudences reconnaissent la réparation du préjudice moral. La déclaration estime que l'insertion du préjudice psychique aurait entravé l'évolution doctrinale et jurisprudentielle en matière de reconnaissance du préjudice moral¹⁶⁰.

On en revient à l'appréciation des lésions corporelles au regard de la loi du for. La Convention de Montréal n'a pas permis cette rupture avec la règle de conflit. On se trouve face à une impossibilité d'édicter des règles uniformes pour la totalité du droit applicable à la responsabilité du transporteur aérien. De nouveau la Convention se révèle être un énième compromis.

Chaque État était libre d'interpréter selon sa conception, restrictive ou extensive, le préjudice corporel. Les États scandinaves ont reconnu cette assimilation du préjudice moral à une lésion corporelle, l'Argentine a souhaité insérer dans l'instrument d'adhésion, une déclaration interprétative ;

« Pour la République argentine, l'expression « lésion corporelle » figurant à l'article 17 de ce

158 Michael MILDE, op. cit., p.155-165.

159 Sean GATES, *La Convention de Montréal 1999*, RFDAS n°212, 1999, p.444.

160 Ibid.

traité comprend la lésion psychique liée à la lésion corporelle, ou toute autre lésion psychique touchant la santé du passager de façon aussi grave et préjudiciable que sa capacité de vaquer à des occupations quotidiennes s'en trouve fort affaiblie¹⁶¹».

Le Président de la Commission Européenne estimait qu'il existe un risque important d'interprétation divergente au sein même de la Communauté Européenne. Il indiqua à la Conférence qu'un règlement communautaire allait être rédigé afin de clarifier la situation¹⁶². En effet, le droit allemand ne reconnaît que difficilement le préjudice moral, il y a réparation du préjudice moral si et seulement si la personne qui a causé le dommage a commis une faute. Il convient de s'interroger sur les conséquences d'un régime de responsabilité objective jusqu'au 100 000 DTS sur ce principe de réparation des dommages moraux. La doctrine allemande concède que cette situation inédite est assez difficile à cerner, certains auteurs estiment que la législation allemande doit s'adapter à cette Convention. D'autres voient que l'article 21§2 CM ne laisse aucune possibilité d'exonération (sauf en cas de faute contributive), la faute du transporteur aérien est présumée, cette responsabilité pour risque, suffirait à donner droit à une demande d'indemnisation des préjudices moraux¹⁶³.

Pour d'autres droits nationaux, le préjudice moral a été consacré par les juridictions supérieures depuis des années. Le Tribunal suprême en Espagne a considéré le dommage moral comme comprenant le patrimoine spirituel, les biens immatériels touchant la santé, à l'honneur, à la liberté et à d'autres valeurs similaires, lesquels doivent être indemnisés de manière discrétionnaire par le juge¹⁶⁴.

Concernant le droit suisse, la Convention de Montréal n'introduit aucune modification particulière. En effet, sous l'empire de la Convention de Varsovie, les postes d'indemnisation étaient les suivants : les faits de guérison en cas de blessures, et les faits d'obsèques en cas de décès. Les tribunaux suisses accordent par ailleurs une réparation morale¹⁶⁵.

La possibilité d'indemnisation du préjudice moral conjuguée avec le principe de réparation intégrale consacré dans le Préambule de la Convention, dénote une volonté des membres de la Conférence d'assurer une forme de sécurité juridique des passagers. Néanmoins, l'absence

161 <http://www.icao.int/secretariat/legal/List>., 23ème considérant de la Convention de Montréal de 1999.

La déclaration interprétative est un acte unilatéral qui a pour finalité de préciser la nature d'une règle, d'une obligation. Contrairement à la réserve, qui vise expressément à exclure certaines dispositions conventionnelles (Joe VERHOEVEN, *Droit international public*, op cit., p.407).

Dans notre espèce, l'Argentine souhaite uniformiser son interprétation et éviter tout blocage ou mauvaise compréhension de la Convention par ses juridictions.

162 Sean GATES, op., cit, p.445.

163 Christiane LEFFERS, *Conséquences jurisprudentielles probables de l'évolution du régime de responsabilité du transporteur aérien en Allemagne*, RFDAS n° 212, 1999, p. 461.

164 Rodolfo A. GONZALEZ-LEBRERO, *Montréal 1999 à travers une optique espagnol*, RFDAS, n°212, 1999, p.

165 Kaspar SCHILLER, *De la Convention de Varsovie à la Convention de Montréal Quelques aspects du nouveau régime de responsabilité sous l'angle du droit suisse*, RFDAS, n°212, 1999, 471.

d'uniformité et de définition du préjudice moral, vont inéluctablement conduire à des dérives quant aux montants alloués. Car la Convention de Montréal ne fixe pas de quantum des postes de réparation, l'indemnisation est laissée au pouvoir discrétionnaire des juridictions nationales.

La Convention de Montréal a souhaité temporeriser cette faculté des juges et éviter par la même une trop grande importance des montants affectés par préjudice. Des disparités pourraient conduire à une dérive du système de responsabilité, certaines juridictions se verraient systématiquement saisies car très généreuses en matière de réparation. Les juridictions américaines sont très attractives en raison des dommages et intérêts punitifs qu'elles octroient aux victimes d'accidents aériens.

3. L'article 29 de la Convention de Montréal; la prohibition des dommages et intérêts punitifs

Le principe de *restitutio in integrum* a pour finalité de remettre en l'état la situation de la victime avant la réalisation du dommage. L'indemnisation doit être intégrale mais elle ne doit pas conduire à un enrichissement sans cause. En effet, la Cour de Cassation a consacré le principe que les dommages et intérêts alloués à une victime doivent réparer le préjudice subi sans qu'il en résulte pour elle ni perte ni profit¹⁶⁶.

La Convention de Montréal prohibe les dommages et intérêts punitifs dans son article 29, « *Dans le transport de passagers, de bagages et de marchandises, toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit, en vertu de la présente Convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente Convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs. Dans toute action de ce genre, on ne pourra pas obtenir de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation* ».

Michel G. Folliot explique l'importance des « punitives damages » aux États-Unis. Pour un avocat de victimes d'accidents aériens, une action en dommages et intérêts punitifs est un véritable défi¹⁶⁷.

Cependant, il ne s'agit pas d'une formule magique, l'avocat doit démontrer que l'auteur des dommages a agi de façon téméraire, malveillante ou dolosive. Cette sur-réparation est assimilée à une peine privée destinée à compenser l'acte répréhensible du défendeur. Les punitives damages ne conduisent pas à un enrichissement excessif. En effet, la Cour Suprême

¹⁶⁶ Cass, Civ. 2^eème, 23 janvier 2003, Bull. Civ. II, n°20.

¹⁶⁷ Michel G. FOLLIOT, op., cit, p.405.

exige la réunion de trois conditions :

- L'acte commis doit être répréhensible
- le montant alloué doit être proportionnel au dommage subi, un équilibre doit se dégager de cette relation.
- La différence entre l'amende et la compensation accordée doit déjà avoir fait l'objet d'un précédent¹⁶⁸.

Cette disposition vise également à uniformiser la réparation des dommages-intérêts en matière de responsabilité aérienne. D'une part, il fallait protéger dans une certaine mesure les transporteurs aériens des pratiques qui allouent des indemnités autres que **celles liées** à la réparation du préjudice subi par les victimes. La Conférence a souhaité ne plus voir ces habitudes américaines influencer d'autres droits nationaux. D'autre part, il fallait imposer l'exclusivité de la Convention de Montréal, car certaines décisions avaient privilégié l'application du droit interne.

4. La primauté et l'exclusivité de la Convention

La jurisprudence internationale était assez chaotique, la divergence des arrêts et des interprétations, était une nouvelle source d'insécurité juridique. La cour de Cassation, le 15 juin 1999, a confirmé un arrêt de la Cour d'Appel qui avait permis l'action de passagers victimes d'une prise d'otages à Koweït City, sur le fondement de l'article 1147 du code civil. Selon eux, la compagnie British Airways a commis une faute en permettant une escale non nécessaire dans un pays en guerre. La Haute juridiction a estimé que l'action en responsabilité contractuelle fondé sur l'article 1147 du code civil était la plus appropriée. Pour écarter la Convention de Varsovie, la Cour a considéré que l'article 17 de la Convention de Varsovie ne régit que « *la responsabilité du transporteur aérien pour les dommages causés aux passagers que lorsqu'ils sont survenus à bord de l'aéronef ou au cours des opérations d'embarquement ou de débarquement* ». Dans cette espèce, les passagers avaient été pris en otage par l'armée irakienne dans un hôtel. L'article 1147 du code civil souligne le manquement à une obligation de sécurité du transporteur aérien à l'égard des passagers¹⁶⁹.

Or les opérations d'escales ne sont pas une rupture de l'acheminement des passagers, ces derniers se trouvent toujours sous la responsabilité du transporteur, **quelle que** soit la durée de l'escale et son lieu. Pour permettre une application de la Convention de Varsovie **ou de**

¹⁶⁸ Michel G. FOLLIOU, op., cit, p.406

¹⁶⁹ Cass civ. 1ère chambre civile, 15 juillet 1999 Bull. n° 242, Rapport de la Cour de Cassation 2009, la jurisprudence de la Cour, Responsabilité civile et assurance, n°5 « *La responsabilité du transporteur aérien et la Convention de Varsovie* ».

Montréal, l'interprétation des notions doit être extensive, afin d'éviter tout recours au droit national qui affecterait l'unité du droit conventionnel.

Parallèlement, d'autres juridictions ont choisi l'exclusivité de la Convention de Varsovie, la Cour Suprême Américaine le 12 janvier 1999 dans une décision « *El Al Israel airlines c/Tsui Yuan Tseng* » a refusé l'application de la loi américaine concernant une fouille d'un passager durant les procédures d'embarquement sur le sol américain. Précédemment, la Chambre des Lords avait retenu l'application de la Convention de Varsovie, pour des passagers qui avaient été retenu en otage à Koweït City¹⁷⁰.

La Conférence de Montréal n'a pas formellement insisté sur l'obligation des États signataires d'appliquer la Convention. Il est assez regrettable qu'on ne trouve pas dans le Préambule une formule consacrant l'exclusivité et la primauté de la Convention. Cependant, l'article 49 de la Convention de Montréal offre une véritable force contraignante à la Convention, car « *sont nulles et sans effet toutes les clauses du contrat de transport et toutes les conventions particulières antérieures au dommage, par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente Convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence* ».

On en déduit par une stricte interprétation une prohibition des clauses attributives de juridictions dans les contrats de transport aérien.

5. L'augmentation des options de compétences

a) la consécration de la *fifth jurisdiction*

La Convention de Montréal a choisi de conserver les options de compétence édictés dans la Convention de Varsovie et ses versions ultérieures. Le passager avait la possibilité d'introduire une action en responsabilité dans le territoire d'une des parties contractantes: *soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou devant le tribunal du lieu où il possède un établissement par le soin du quel le contrat a été conclu, soit le tribunal du lieu de destination*¹⁷¹.

L'article 33§2 introduit une cinquième option de compétence lorsque le dommage subi par le passager est la mort ou une lésion corporelle. La victime ou ses ayants droits peuvent choisir d'intenter une action devant les tribunaux « *d'un État partie où le passager a sa résidence principale et permanente au moment de l'accident et vers lequel ou à partir duquel le transporteur exploite des services de transport aérien, soit avec ses propres aéronefs, soit*

¹⁷⁰ Chambre des Lords *Sykes, Sidhu et autres c/British airways*" du 12 décembre 1996, RFDAS 1997, p.163-185.

¹⁷¹Article. 28 de la Convention de Varsovie repris par la nouvelle Convention à l'article 33§1.

avec des aéronefs d'un autre transporteur en vertu d'un accord commercial, et dans lequel le transporteur mène ses activités de transport aérien à partir des locaux que lui même ou un autre transporteur, avec lequel il a conclu un accord commercial, loue ou possède ».

Cette disposition est complexe, la formulation est lourde voire indigeste. Comment de cette règle peut-on tirer une option de compétence en faveur du passager ?

Cet agencement des notions dénote la difficulté des rédacteurs de satisfaire l'ensemble des parties à la Conférence. Michel G. Folliot explique que les débats furent très vifs ; afin d'aboutir à une solution de compromis, les États ont assorti cet article de nombreuses sauvegardes¹⁷².

Une glose s'impose afin de pouvoir apprécier la portée de cette norme. Cette cinquième compétence est optionnelle, elle ne s'applique que si trois conditions sont réunies. La première condition est que la victime doit avoir sa résidence principale et permanente au moment de l'accident dans le territoire du tribunal saisi. L'article 33§3 apporte des éléments de précision, il doit s'agir du lieu unique de séjour fixe et permanent du passager. Deuxième exigence, le transporteur doit exploiter de ou vers le territoire de la règle de compétence, directement ou avec des aéronefs qui appartiennent à un autre transporteur, avec lequel il est lié par un accord commercial. De nouveau, la Convention intervient afin d'éviter toute interprétation hasardeuse, l'accord commercial est défini comme « *tout accord autre qu'un accord d'agence conclu entre des transporteurs et portant sur la prestation de services communs de transports aériens de passagers* »¹⁷³.

Dernière condition, le transporteur doit avoir des locaux, dans le territoire de la compétence, c'est-à-dire qu'il loue ou qu'il possède, et à partir duquel il mène des activités aériennes, directement ou par le biais d'un partenaire commercial.

Ces conditions cumulatives n'ont pas empêché les rédacteurs de la Convention de faire préciser dans l'article 33§3 que la nationalité du passager ne saurait être retenue comme « *un facteur déterminant la résidence principale et permanente* ». La Conférence a mis en place de véritables barrières afin d'éviter toute fraude à la loi.

Car cette cinquième juridiction était la volonté des Etats-Unis, son objectif était de permettre à ses ressortissants vivant à l'étranger de pouvoir saisir les juridictions américaines en cas d'accident aérien. En effet, dans certains droits, la nationalité est un critère de compétence pour les tribunaux de son État d'origine. Michel G. Folliot parle des dérives de la jurisprudence américaine, qui assimile la résidence à la nationalité, ouvrant aux ressortissants

172 Michel G. FOLLIOU, op cit, p.426.

173 Article. 33§3 b) de la Convention de Montréal

américaines une option de compétence permanente¹⁷⁴.

En France, ce privilège existe au regard de l'article 14 du code civil : « *l'étranger, même non résidant en France, pourra être cité devant les tribunaux français, pour l'exécution des obligations par lui contractées en France avec un Français ; il pourra être traduit devant les tribunaux de France, pour les obligations par lui contractées en pays étranger envers des Français* ».

Il convient de s'interroger sur l'impact de l'article 33§1 CM sur les privilèges de juridictions contenus dans les droits internes. Une juridiction peut se déclarer compétente, alors qu'une autre juridiction aurait pu être compétente si les parties l'avaient choisie et que les défendeurs aient été assignés. En effet, la présence de cinq options de compétence favorise cette situation. Mais il peut exister le phénomène inverse, une juridiction compétente qui rejette sa compétence internationale au profit d'une autre juridiction. Nous nous retrouvons face à la conception de « *forum non conveniens* », qui signifie juridiction inappropriée. Le forum non conveniens illustre le pouvoir discrétionnaire laissé aux juges.

Pour Stephen J. Fearon, le forum non conveniens constitue un moyen de défense réel et sérieux dans des litiges résultant d'accident aérien à l'étranger¹⁷⁵.

La doctrine et la jurisprudence américaine notent que le forum non conveniens ne doit pas être défavorablement invoqué devant une juridiction d'un État où le demandeur a sa résidence habituelle, car une des fonctions des juridictions est de fournir à ses résidents un tribunal compétent qui puisse trancher leurs litiges.

b) l'étrange article 46 de la Convention de Montréal ou les sept options de compétences du passager aérien

L'article 45 de la Convention de Montréal a repris le principe de solidarité des transporteurs contractuel et de fait. Le passager aérien a la faculté d'assigner soit l'un et l'autre des transporteurs « conjointement ou séparément ». L'article 46 précise que « *toute action en responsabilité prévue à l'article 45 5, doit être portée, au choix du demandeur, sur le territoire d'un des États parties, soit devant l'un des tribunaux où une action peut être intentée contre le transporteur contractuel, conformément à l'article 33, soit devant le tribunal du domicile du transporteur de fait ou du siège principal de son exploitation* ».

En cas de transport aérien dans un partage de code par exemple, le passager aérien voit ses choix de compétence augmenter. Cette disposition montre l'adaptation du droit conventionnel

¹⁷⁴ Michel G.FOLLIOU, op., cit., p.40

¹⁷⁵ Stephen J. FEARON, *La nouvelle Convention de Montréal de 1999, Une vision américaine*, RFDAS 212, 1999, p.402.

à l'émergence de nouvelles pratiques tel que la franchise ou le code sharing¹⁷⁶.

La Convention de Montréal est une nouvelle œuvre de compromis. Michel G. Folliot voit dans cette Convention « *une synthèse entre les anciens et les modernes* »¹⁷⁷. Envisager de la moderniser est une utopie. La difficulté des États à se mettre d'accord, l'inégalité des pays face au développement du transport sont autant d'éléments qui montrent qu'une évolution de cette norme est impossible à l'heure actuelle. Dix ans après son adoption, la Convention de Montréal est récente, les critiques et les améliorations ne peuvent donc venir de cette source. A contrario, le droit communautaire est en perpétuelle mutation. Cette source contre-balance l'inertie du droit conventionnel.

Section 2 : Le droit communautaire du transport aérien de passagers.

Le droit communautaire a instauré progressivement une réglementation parallèle au droit conventionnel. Il est essentiel de voir comment a débuté ce processus (1§), puis d'évaluer l'étendue de sa création normative en matière de responsabilité du transporteur aérien, mais également de s'intéresser à sa réactivité. (2§).

1§. La genèse de la compétence communautaire en matière de transport aérien

La Communauté a cherché une compétence globale pour l'édification d'une politique commune des transports (A). Légitimée dans cette action, la Communauté s'est substituée aux États dans la négociation des accords bilatéraux en matière commerciale (B). Après cette étape, la Communauté n'a pas vu d'obstacle à la mise en place d'une réglementation parallèle au droit conventionnel (C).

A. La place du transport aérien dans les Traités fondateurs de l'Union européenne

L'article 84 du Traité de Rome a instauré une politique commune des transports, cependant cette initiative est restée pendant longtemps inerte en matière aérienne. En effet, cette disposition du Traité CE prévoit que « *les dispositions du présent titre s'appliquent aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, pourra décider si, dans quelle mesure et par quelle procédure des dispositions appropriées pourront être prises pour la navigation maritime et aérienne* ». Ce

¹⁷⁶ Michel G. FOLLIOT, *De Varsovie (1929) à Montréal (2004) : Le nouveau régime de la responsabilité aérienne*, LPA 2005 n°148, p.21.

¹⁷⁷ Ibid.

article délimite la compétence communautaire en matière de transports, on constate que le transport aérien est exclu, mais que le Conseil a la possibilité de mettre en œuvre une politique commune des transports.

Les transports font l'objet du titre IV de la deuxième partie du traité concernant « *les fondements de la Communauté* ». Selon la première disposition de ce titre, l'article 74, *les objectifs du traité sont poursuivis par les États membres, en ce qui concerne les transports, dans le cadre d'une politique commune.*

L'article 75 paragraphe 1, « *1) En vue de réaliser la mise en œuvre de l'article 74 et compte tenu des aspects spéciaux des transports, le Conseil, statuant à l'unanimité jusqu'à la fin de la deuxième étape et à la majorité qualifiée par la suite, établit, sur proposition de la Commission et après consultation du Comité économique et social et de l'Assemblée :*

a) des règles communes applicables aux transports internationaux exécutés au départ ou; à destination du territoire d'un État membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs États membres; b) les conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux dans un État membre; c) toutes autres dispositions utiles ».

En 1979 et 1984, la Commission aura un rôle moteur dans l'avènement d'un droit communautaire du transport aérien. Un premier memorandum intitulé « *la contribution des communautés européennes au développement des services du transport aérien* » a pour objectif la libéralisation des services et l'application des règles de concurrence aux services aériens¹⁷⁸.

En 1985, le Parlement européen a saisi la CJCE d'un recours en carence contre le Conseil. Les députés ont relevé que le Conseil n'avait pas mis en œuvre la politique commune en matière de transports alors que le Traité CE prévoit expressément son instauration. L'absence d'une politique commune des transports entravait le bon fonctionnement du marché commun des transports.

La CJCE estime qu'il n'y a pas eu de carence de la part du Conseil, mais en revanche « *que le Conseil était tenu d'étendre la liberté de prestation de services au secteur des transports avant l'expiration de la période de transition* ». La CJCE s'est retranché derrière l'avis de la Commission européenne, qui considère que le principe de libre circulation des services peut

178 Roland BIEBER, Francesco MAIANI, *Droit européen des transports*, 2e éd. LGDJ 2013, p.298-299.

être appliqué au secteur des transports¹⁷⁹. Cette décision sanctionne de manière indirecte l'inertie du Conseil dans le domaine du transport.

Il fallut attendre l'arrêt de la CJCE du 30 avril 1986 *Ministère public c/ Asjes et autres dit Nouvelles Frontières* pour apprécier une véritable capacité d'action du droit communautaire.

En l'espèce, le tour opérateur Nouvelles Frontières avait choisi de vendre des billets à des prix inférieurs à ceux fixés par le Ministère de l'aviation civile de l'époque. Cette pratique constituait une infraction au regard des dispositions du code de l'aviation civile. Pour sa défense, le tour opérateur estimait que l'homologation des prix par le Ministère conduisait à une forme d'entente sur les prix, mais au delà, que cette réglementation instaurait des cartels, ce qui contrevenait à l'article 85§1 du Traité CE. Par un recours préjudiciel, la CJCE a affirmé l'applicabilité des règles du droit de la concurrence instituées par le Traité CE au transport aérien, et que la procédure d'homologation des prix par le Ministre de l'aviation civile était contraire au droit communautaire sur le fondement des articles 5 et 85§1 du Traité CE¹⁸⁰.

Cette décision va consacrer la libéralisation des services dans le secteur du transport aérien. La création d'un marché intérieur unique suppose une liberté d'établissement. Néanmoins l'activité aérienne requiert certaines exigences quant à la sécurité et à la sûreté des passagers et des marchandises. Le règlement n° 2408/92 du Conseil fixe un cadre normatif pour l'attribution des certificats et licences d'exploitation aériennes. Le transporteur communautaire est une compagnie aérienne détenue par un opérateur qui dispose d'au moins de 50% du capital de la compagnie. Le reste du capital peut appartenir à des pays tiers à l'Union Européenne. De plus, la compagnie devra avoir comme activité principale le transport de passager ou de marchandises¹⁸¹.

B. L'immixtion progressive de la Communauté dans la réglementation commerciale aérienne

Les rapports entre les États membres en matière aérienne étaient régis par une multitude d'accords bilatéraux. L'IATA avait été créée à la suite de la Convention de Chicago afin d'établir une réglementation commerciale cohérente. L'OACI vient par la suite organiser les

179 CJCE 22 mai 1985, 13/83 « Parlement c/ Conseil », Recueil p. 1582, <http://curia.europa.eu/juris/>, l'attendu de principe est le suivant, « *Le Conseil s'est abstenu, en violation du traité, d'assurer la libre prestation de services en matière de transports internationaux et de fixer les conditions de l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux dans un État membre* ».

180 Pascal GIRERD, *Aspects juridiques du Traité Communauté européenne*, coll. L'harmattan 1996, p.329

181 Loïc GRARD, *Jcl. Europe Traité, Fasc 1130. Le droit européen des transports*, n°4-6, Roland BIEBER, op., cit, p.304.

questions relatives à la sécurité aérienne. Loïc Grard rappelle dans une étude sur « *l'Union européenne et le droit international aérien* » la répartition naturelle des compétences ; le droit bilatéral régit les aspects commerciaux et le droit multilatéral assure la cohérence des règles de fonctionnement du secteur aérienne (Convention de Varsovie)¹⁸².

L'intervention de la jurisprudence communautaire, la mise en œuvre du marché unique et d'une politique commune du commerce font émerger des nouvelles contraintes. La Communauté européenne va s'immiscer progressivement pour construire une législation propre au secteur aérien européen. En effet, les membres de la Communauté ne peuvent multiplier les accords bilatéraux pour leurs relations commerciales extra-communautaires. Il faut une interface unique, afin d'assurer une politique commerciale commune et éviter que certains États membres soient plus avantagés que d'autres. Ce qui a conduit la Commission à obtenir un mandat des États membres pour négocier les accords en matière de relations extérieures aériennes¹⁸³. Il y a un glissement de la Communauté dans une compétence qui était implicite et qui par cette décision devient affirmée. Il y a une véritable dynamique de la Communauté européenne dans le droit aérien commercial. Elle va assurer une nouvelle impulsion du marché commun par le transport aérien.

En effet, on assiste à une dérégulation des tarifs et une libéralisation du secteur aérien. En France, Air Inter perd son exclusivité, la politique commerciale de la Communauté permet à toute compagnie aérienne de concurrencer Air inter sur des lignes commerciales si elle dispose de créneaux horaires. A partir de 1993, les compagnies aériennes bénéficient d'une liberté d'établissement dans la Communauté. Le 1er avril 1997, le cabotage pour les compagnies communautaires est autorisé, c'est-à-dire qu'une compagnie peut exploiter des lignes régulières intérieures dans un autre État membre¹⁸⁴.

On constate un interventionnisme global de la Communauté dans le domaine aérien tant dans ses relations extérieures que dans la politique interne des États en matière commerciale.

C. L'ultime étape : la fin du monopole du droit conventionnel aérien

Le droit communautaire va intervenir dans le droit multilatéral, c'est-à-dire dans les aspects

182 Loïc GRARD, *L'Union européenne et le droit international de l'aviation civile*, AFDI, n°49, 2003, p.497

183 CJCE, 5 nov. 2002, Commission c/ Royaume Uni, aff. C-466/98, Commission c/ Danemark, aff. C-467/98, Commission c/ Suède, aff. C-468/98, Commission c/ Finlande, aff. C-469/98, Commission c/ Belgique, aff. C-471/98, Commission c/ Luxembourg, aff. 472/98, Commission c/ Autriche, aff. C-475/98, Commission c/ Allemagne, aff. C-476/98, Rec, p. 1-9427, Dans cette décision la CJCE a rendu 8 huit arrêts, saisi d'un recours en manquement par la Commission car des États membres avaient conclus des accords bilatéraux avec les États-Unis. La Haute juridiction communautaire a estimé que le droit des États de conclure des accords bilatéraux était partiellement incompatible avec le droit communautaire. Cf note L. Grard, op. Cit,

184 Roland BIEBER, op., cit, p.306.

non commerciaux, ce que nous avons évoqué sous la dénomination de droit conventionnel. C'est la fin de l'exclusivité du droit multilatéral¹⁸⁵.

Loïc Grard parle d'un phénomène d'appropriation de la Communauté européenne, du droit et des problèmes de la responsabilité du transporteur aérien en vue d'assurer une harmonisation. Nous allons avoir un interventionnisme de l'Union européenne autour de trois objectifs : la garantie des droits des usagers qui va progressivement tendre vers une thématique plus vaste de protection des consommateurs. Second objectif, la Communauté s'est sentie investi d'une compétence particulière en matière de sécurité des passagers. Le dernier but s'attache à rappeler la volonté d'assurer l'égalité des concitoyens de l'Union quant à l'accès aux transports.

2§ La création normative de la Communauté en matière de responsabilité du transporteur aérien

Le droit communautaire va en quelques années produire une réglementation fournie en matière de responsabilité du transporteur aérien. Ces règlements peuvent être classés en trois objectifs : le premier revendiqué par le législateur communautaire est la protection des usagers du transport aérien (A), le second s'attache à garantir la sécurité physique et juridique de chaque passager, (B) le dernier est d'assurer l'égalité des personnes quant à l'accès au transport aérien (C).

A. La protection des usagers du transport aérien

1. Le règlement CEE n°295/91 du Conseil du 4 février sur le système de compensation pour refus d'embarquement dans les transports aériens réguliers.

a) Les règles imposées par le règlement au transporteur aérien

Le Conseil a choisi d'intervenir dans la protection des usagers du transport aérien, à cet époque aucune allusion n'est faite au consommateur. Ce règlement vient harmoniser la politique commune de libéralisation des transports. Son champs d'application est assez restreint, il ne concerne que l'indemnisation en cas de refus d'embarquement. Dans cette norme communautaire, la notion d'indemnisation n'est pas présente, elle préfère se référer à la

¹⁸⁵ Loïc GRARD, *L'Union européenne et le droit international de l'aviation civile*, op., cit, p.498

« *compensation* ».

L'objectif était d'assurer l'établissement de règles minimales afin garantir un niveau de prestation des services de transport aérien. Le règlement opère une distinction entre le refus d'embarquement et le surbooking.

Dans son article 2) d, le « *vol surréservé* » est un vol sur lequel le nombre de passagers disposant d'une réservation confirmée et se présentant à l'enregistrement dans les délais et conditions requis dépasse le nombre de sièges disponibles. La réservation doit être confirmée c'est-à-dire que la compagnie aérienne ou l'intermédiaire l'agence de voyage, a informé le passager de la date, de l'heure ainsi que du numéro de vol, et, qu'elle a indiqué sur la réservation avoir enregistré le passager¹⁸⁶.

L'article 4 offre aux passagers des droits alternatifs qui découlent du refus d'embarquement, « *le passager a le droit de choisir entre : le remboursement sans pénalité du prix du billet pour la partie du voyage non effectuée, le réacheminement dans les meilleurs délais jusqu'à la destination finale ou le réacheminement à une date ultérieure à la convenance du passager* ».

L'inexécution du contrat de transport permet aux passagers de pouvoir réclamer le remboursement de son voyage, ou une exécution en nature différée selon leurs convenances.

Le règlement favorise l'exécution en nature du contrat de transport même s'il admet la possibilité de restituer le paiement du billet d'avion. Le réacheminement du passager illustre cette volonté de la Communauté d'assurer la poursuite de la mobilité des concitoyens européens. Mais ces seules dispositions ne sont pas garantes d'une exécution du contrat de transport aérien de passager.

Le règlement renforce ces droits en permettant la réparation du refus d'embarquement. Indépendamment du choix du passager, le transporteur aérien doit verser « *150 écus pour les vols jusqu'à 3 500 kilomètres, et 300 écus pour les vols de plus de 3 500 kilomètres, compte tenu de la destination finale prévue dans le billet* »¹⁸⁷. Il s'agit d'un barème plafonné d'indemnisation des passagers en fonction des destinations. On retrouve ici les usages en matière de responsabilité aérienne, une responsabilité objective, c'est-à-dire que le passager ne prouve pas la faute du transporteur ; en plus de l'exécution en nature du transport, le passager a le droit à une compensation.

Par ailleurs, le Conseil a demandé aux compagnies aériennes de mettre en place des mesures d'assistance en attendant l'acheminement du passager. [L'article 6](#) oblige le transporteur à

¹⁸⁶ L'article 2§b du règlement n°295/91

¹⁸⁷ L'article. 4§2 du règlement n°295/91

permettre aux passagers refusés d'avoir une communication gratuite, de les restaurer voire de les héberger si l'acheminement tarde. Si l'acheminement ne conduit pas le passager à sa destination initiale, le transporteur supporte la charge des frais entre les aéroports. Ces mesures d'assistance sont en réalité des obligations liées à l'inexécution du contrat.

b) Les règles laissées à la disposition du transporteur

Afin d'éviter une trop grande immixtion de la Communauté, le Conseil a laissé aux compagnies aériennes le soin de mettre en place leurs propres dispositifs dans quelques domaines. Le règlement donne la liberté au transporteur d'établir les modalités de priorité à l'embarquement. Néanmoins, le Conseil a souhaité préciser certaines notions. Le transporteur doit, dans un premier temps, recourir à des volontaires qui sont disposés à renoncer à l'embarquement¹⁸⁸. L'article 2§f précise la qualité du volontaire, il s'agit de toute personne qui dispose d'un billet, d'une réservation confirmée et qui s'est présenté à l'enregistrement dans les délais et conditions requises et qui est prêt à céder sa réservation lorsque le transporteur aérien en fait la demande ; en échange il bénéficiera d'une compensation.

Cette liberté reste très encadrée, le Conseil estime que les règles de priorité fixées par le transporteur ne doivent pas porter atteinte à des raisons légitimes. L'article 3§4 *suggère* que « *le transporteur aérien devrait prendre en considération les intérêts de passagers devant être acheminés en priorité pour des raisons légitimes, tels que les personnes à mobilité réduite et les enfants non accompagnés* ¹⁸⁹ ». On constate que le détail des stipulations du Conseil réduit la marge de manœuvre des compagnies aériennes, mais le plus difficile est laissé à ces dernières ; comment établir un rang de priorité des passagers à l'embarquement sans affecter le principe d'égalité ?

Les avantages présentés aux passagers pour être volontaire au débarquement ne suffisent pas réduire les cas de surbooking. Mais au-delà, la pratique va révéler une méconnaissance de ces droits par les passagers eux-mêmes. Pourtant, le règlement avait contraint les compagnies à informer les passagers de l'application de ces dispositions.

Les règles laissées aux compagnies devaient faire l'objet d'une notification auprès de l'État membre concerné et de la Commission. La Communauté s'assurait de la cohérence des règles instituées par les compagnies.

Par ailleurs, l'article 8 dispose que « *les transporteurs aériens doivent fournir à chaque passager refusé à l'embarquement un formulaire exposant les règles de compensation en cas*

¹⁸⁸ L'article 3§3 du règlement n°295/91

¹⁸⁹ Une protection des personnes handicapées et à mobilité réduite commence à émerger au sein des travaux communautaires.

de refus d'embarquement ».

Ce règlement s'inscrit dans une véritable démarche de protection des passagers, qui devait accompagner « *l'ultra libéralisation* » du secteur aérien. Parallèlement, la dérégulation entraînait une baisse des prix, consacrant un droit pour les citoyens européens à la mobilité.

Cependant, ces règles minimales n'assuraient qu'une protection partielle des passagers. Le refus d'embarquement n'est pas un retard, mais il en est une conséquence. Beaucoup d'auteurs ont considéré ce règlement comme intervenant dans le cadre de la responsabilité du transporteur pour retard. La jurisprudence française fut longtemps insensible à la cause des passagers rendant le recours au refus d'embarquement par les compagnies aériennes sans conséquence.

Donc n'étant pas du retard, la Convention de Varsovie n'avait pas vocation à s'appliquer. Mais plus encore, la doctrine estimait qu'il fallait volontairement écarter la Convention afin de permettre une réparation sur le terrain de la responsabilité contractuelle.

Le tribunal de commerce de Bruxelles a souhaité qualifier la surréservation comme une inexécution du contrat de transport¹⁹⁰, le droit conventionnel est alors écarté, mais la juridiction a choisi de se référer aux « conditions du contrat de transport » qui sont l'équivalent des conditions générales de vente, qui renvoient « aux conditions de transport du transporteur ». Il convient d'expliquer la nature et l'origine de ces règles. L'IATA a mis en place des accords cadre afin de rénover le droit applicable au transporteur aérien¹⁹¹. Cette association des transporteurs aériens a instauré des conditions qui seront appliquées par ses membres. Il existe deux types de conditions, les « conditions of contract » qui sont insérées dans le billet de transport et les « conditions of carriage » qui sont des normes qui ne sont pas détaillées dans le billet de transport, mais le « condition of contract » assure le renvoi aux « conditions of carriage », qui sont disponibles dans les comptoirs des compagnies aériennes et accessibles aux passagers¹⁹². Ces « conditions » garantissent une certaine sécurité juridique lorsque la Convention n'est pas applicable. Le tribunal de commerce bruxellois a consacré l'opposabilité des « conditions of carriage » aux passagers. Cela a permis l'indemnisation les passagers selon les modalités prévues par l'IATA, c'est à dire le remboursement des frais engagés par le passager qui n'a pu prendre son vol, l'hébergement, les frais de bouche et les communications téléphoniques. De plus, il se voyait octroyer une somme forfaitaire de 50 dollars par jour jusqu'à ce que le transporteur soit en mesure d'assurer son l'acheminement¹⁹³.

190 T. com. Bruxelles, 30 mars 1988.

191 Vu précédemment dans les sources conventionnelles

192 Barthélémy MERCADAL, *Répertoire de droit Commercial, Transports aériens*, 4§ le droit à l'efficacité du titre, n°69.

193 Ibid.

La jurisprudence française a également eu l'occasion de déclarer ces règles opposables aux passagers des compagnies membres de l'IATA¹⁹⁴.

L'inconvénient de ce dispositif est son étendue **car** toutes les compagnies aériennes ne sont pas membres de l'IATA. Avant chaque voyage, le passager devra s'informer des conditions de transport du transporteur en se rendant au comptoir de la compagnie. L'information n'était pas accessible immédiatement et la technicité des dispositions rend la tâche fastidieuse. Donc, on se trouve face à une sécurité juridique somme toute relative.

D'autre part, le droit commun de la responsabilité peut d'intervenir pour indemniser les passagers, dans la mesure où il y a une inexécution du contrat de transport. **Dans ce cas précis**, le transporteur méconnaît son obligation d'assurer le déplacement du passager d'un point à un autre dans un certain délai. Pour les Professeurs, Juglart et du Pontavice, le déplacement est une obligation fondamentale du transporteur. **Il existe** par ailleurs, un « temps stipulé » au contrat car la célérité du moyen de locomotion est « un argument de vente » qui selon eux justifie le prix du billet¹⁹⁵. Il y a faute du transporteur aérien en cas de surréservation, qui peut être sanctionnée au regard de l'article 1147 du code civil, cette disposition consacre la responsabilité contractuelle. Une décision de la Cour d'appel 15 septembre 1992 a considéré que la politique commerciale de surréservation des compagnies aériennes était consécutive d'un dol¹⁹⁶.

Le règlement sur le système de compensation se trouve concurrencé par les conditions IATA, son champs d'application étant beaucoup trop restreint. Les usagers se trouvaient protégés en cas de refus d'embarquement mais il n'y avait aucune définition de l'annulation de vol ou du retard qui sont des situations beaucoup plus fréquentes. Donc, l'intérêt des usagers n'était que partiellement traité par la Communauté.

2. Le règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol

a) Les travaux préparatoires

Dès 1998, la Commission constate qu'après cinq années d'application du règlement CEE n°295/91, le contexte aérien a fortement évolué, le développement des compagnies **dites**

194 Cass. 1^{re} civ. 3 juin 1970, D. 1971.373, note Paul CHAUVEAU

195 Emmanuel. DU PONTAVICE, Jacqueline DUTHEIL DE LA ROCHERE, Georgette MILLER, *Traité de droit aérien* de Michel. De JUGLART, 2^{ème} éd. LGDJ 1990, Tome 1, 1990, p.1166.

196 Cf chapitre 4, sur la pratique du surbooking.

« low cost » ont entraîné l'accroissement du nombre de passagers ainsi que de l'ensemble du trafic aérien. Il fallait apporter des adaptations à cette réglementation communautaire. La Commission a relevé que les passagers n'étaient pas informés de leurs droits en matière de surbooking, plus grave encore la majorité ne percevait aucune indemnisation¹⁹⁷. Par ailleurs, il fallait veiller à rendre les droits des passagers plus efficaces, avec une obligation d'information renforcée. Mais ces nouvelles exigences ne devaient pas entraîner des dépenses trop conséquentes pour les compagnies aériennes.

L'une des innovations majeures du transport aérien fut le sharing, appelé aussi le partage de codes. Cette pratique consiste pour un transporteur aérien à accepter et confirmer les réservations mais le transport effectif des passagers sera réalisé par un autre transporteur aérien¹⁹⁸. L'obligation d'exécuter le contrat de transport se trouve être supporté par le transporteur contractant mais pas par celui qui effectue le transport. La Commission propose une transmission de cette obligation en raison de l'accord commercial qui lie les deux transporteurs¹⁹⁹.

L'autre phénomène qui a bouleversé le transport aérien, est la dématérialisation du billet électronique, cette situation ne doit pas conduire les transporteurs à ne pas respecter leurs obligations d'information. La simplification du système de réservation est nécessaire pour faciliter la gestion du trafic aérien. Mais cette innovation ne remet pas en cause le principe d'information des passagers, l'indication des mentions obligatoires reste obligatoire notamment pour les barèmes de compensation en cas refus d'embarquement.

Dernière remarque, la Commission a estimé qu'il fallait supprimer toute distinction entre les vols réguliers et les vols non réguliers. Dès 1998, la Commission a proposé une refonte partielle du règlement de 1991²⁰⁰.

197 COM(1998) 41 final, 98/0022 (SYN) Proposition de REGLEMENT (CE\ DU CONSEIL, modifiant le règlement (CEE) n° 295/91 établissant des règles communes relatives à un système de compensation pour refus d'embarquement dans les transports aériens réguliers.

198 supra n° partie sur le contrat de transport

199 COM(1998) 41 final, 98/0022 (SYN) Proposition de REGLEMENT (CE\ DU CONSEIL, modifiant le règlement (CEE) n° 295/91, p.4

200 La proposition de la Commission en 1998 prévoyait notamment ;

de « supprimer la distinction entre vols réguliers et non réguliers au titre de ce règlement (article I) sans préjudice de L'application de la directive 90/314/CEE (article 5), de renforcer l'information au passager, notamment par la mise en place d'une notice affichée aux comptoirs d'enregistrement (article 3), d'adapter le règlement (CEE) n° 295/91 afin de tenir compte du développement de nouvelles formes de titres de transport (article 2), d'assurer que toute la capacité disponible de l'avion sera utilisée avant de refuser l'embarquement (article 3), de préciser que le passager aura le droit au remboursement du prix du billet y compris pour la partie du voyage qui est devenue inutile aux lins de son plan

de voyage (article 4), d'augmenter les seuils de compensation en fonction des taux d'inflation depuis 1991 (article 4), de clarifier le fait que le non-respect par le passager de conditions supplémentaires exigées par le transporteur aérien, telle que la reconfirmation de sa réservation par le passager dans un certain délai avant le vol", ne constitue pas un élément permettant au transporteur aérien de lui retirer son droit à compensation en cas de refus d'embarquement (article 1), de préciser que c'est le transporteur aérien refusant l'embarquement doit payer la compensation au passager, indépendamment du fait qu'il soit ou non celui qui lui a vendu le

En 2000, la Commission rend un rapport au Parlement et au Conseil intitulé « *Protection des passagers aériens dans l'Union européenne* », elle prend conscience de la nécessité d'une législation adaptée et « énergique », c'est-à-dire basée sur des éléments et données précises quant aux besoins des passagers et des compagnies aériennes. On se trouve face une volonté d'amélioration des droits des passagers, mais parallèlement, la législation communautaire ne doit en aucun cas nuire à la compétitivité des compagnies européennes²⁰¹. En effet, ce rapport est le résultat d'une vaste consultation sur la protection des usagers²⁰², il en ressort que l'interventionnisme de la communauté n'est pas la seule voie, les associations des compagnies aériennes sont disposés à instaurer leurs propres règles. Le rapport parle « des codes volontaires », il s'agit des normes adoptées par les transporteurs dans certains domaines. La Commission a choisi de ne pas intervenir dans les compétences suivantes : « *en matière de qualité du service, la mise au point d'une chaîne de contrats entre les aéroports, les compagnies aériennes et les autres prestataires de services, la publication de rapports à l'intention des consommateurs comparant les performances des compagnies aériennes, l'amélioration de l'information des usagers et l'adoption de nouvelles dispositions pour traiter les plaintes* »²⁰³. Il ne faut pas penser que les engagements volontaires ne seront pas contrôlés ; la Commission va promouvoir certaines exigences qui relèvent des engagements volontaires, c'est le cas de la qualité de service, la mise en place d'un système de règlement alternatif des différends. La Commission souhaite centrer son action sur l'harmonisation des droits des passagers, en matière de droit des contrats par exemple. Elle envisage également une législation appropriée afin de contraindre les compagnies à publier régulièrement à destination des consommateurs des données quant à leurs capacités à honorer leurs engagements, en matière de célérité, de ponctualité, de prise en charge en cas de retard

billet et confirmé la réservation (article 4) » Ibid, p.5.

201 COM(2000) 365 final, COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL, Protection des passagers aériens dans l'Union européenne, 21 juin 2000.

202 En janvier 2000, la Commission a diffusé pour consultation un document sur la protection des usagers des transports aériens. Le document portait sur quatre points:

1. le contrat entre la compagnie aérienne et le passager: conditions de transport; responsabilité en cas de décès ou de blessure; retards, annulations et surséjour; perte et dégradation de bagages; possibilité de céder les billets;

ordre d'utilisation des coupons; traitement réservé aux handicapés. Les responsabilités des aéroports et les faillites de compagnies aériennes faisaient également partie des aspects évoqués,

2. les pratiques commerciales des compagnies aériennes: partage de code, franchisage et sous-traitance; interligne entre compagnies («interlining»); programmes de fidélisation («frequent flyer programmes»); tarifs aériens,

3. les conditions à bord: qualité de l'air et rayonnement; écartement entre les sièges; phénomènes d'agressivité incontrôlée («air rage»),

4. l'information et la transparence: information des passagers avant et pendant le vol, notamment par la publication de rapports à l'intention des consommateurs; adoption de codes volontaires de qualité du service par les compagnies

aériennes; plaintes.

203 Ibid

important, ou des prix pratiqués²⁰⁴.

Une place importante est accordée par la Communauté aux représentants des organisations d'usagers des transports aériens dans l'élaboration de la « *Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes en matière d'indemnisation des passagers aériens et d'assistance en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol* »²⁰⁵.

Le Comité économique et social européen est allé au-delà des recommandations du Parlement et du Conseil, il proposa que les représentants des usagers soient impliqués dans la révision régulière du règlement. Le Comité souhaite donner une base juridique forte à ce règlement, ce qui le conduit à demander à ce qu'il repose sur le principe de protection du consommateur²⁰⁶.

Le rapport a mis en évidence que le droit dérivé s'était limité avec le système de compensation de 1991 aux seuls cas de refus d'embarquement. La protection des consommateurs utilisant le transport aérien va au-delà de la surréservation. En effet, la Commission considère que le retard et l'annulation de vol provoquent les mêmes désagréments que le refus d'embarquement. Cependant, le rapport note une position indécise de la Commission. Elle estime que les transporteurs sont toujours responsables de la surréservation mais pas forcément du retard. Celui-ci peut être imputable aux aéroports ou aux prestataires de services. D'autre part, elle considère que le passager doit être indemnisé en cas de retard. Le problème est la répercussion du coût de la réparation lorsque le responsable est un prestataire de service, le rapport relève que la chaîne de contrat entre la compagnie et ses prestataires ne permet pas cette possibilité. Le rapport conclut qu'il est techniquement impossible d'assurer une compensation en matière de retard. Il faudra attendre la dernière version de la proposition de règlement. L'instauration d'une disposition sur la notion de « retard de longue durée », qui est un retard d'au moins deux heures pour les vols de moins de 3 500 km et d'au moins 4 heures pour les vols de 3 500 km ou plus²⁰⁷.

Le CESE a recommandé que le retard important doit être d'une heure pour le premier cas et de deux heures pour le second, mais au delà, cette proposition envisage d'étendre les compensations des refus d'embarquement aux cas d'annulation de vol et de retard.

204 Ibid.

205 COM(2001) 784 final - 2001/0305 COD)(2002/C 241/05) , n°3.4 : Avis du Comité économique et social sur la "Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes en matière d'indemnisation, des passagers aériens et d'assistance en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol.

206 Ibid.

207 Ibid.

b) Le texte consacré

Le règlement n°261/2004 a pour objectif premier d'étendre l'application de la législation communautaire aux transports non réguliers. En effet, le règlement de 1991 avait choisi de limiter sa portée au seul vols réguliers. On assiste à une uniformisation des droits à l'ensemble des passagers. Le second objectif fut d'appliquer un système de compensation aux autres formes d'inexécutions du contrat de transport: le retard et l'annulation de vol.

On retrouve les mêmes assises; la garantie des droits de réacheminement du passager dans les plus brefs délais ou le remboursement du billet. Durant cette période d'attente, le transporteur a une obligation d'assistance, avec la prise en charge ou la mise à disposition d'un hébergement, de moyens de communication et de restauration.

i) Le champs d'application du règlement

Le règlement s'applique à tous les passagers qui s'envolent au départ d'un aéroport situé dans un État membre, que le transporteur soit ou non communautaire, mais aussi aux vols aux départs d'un aéroport situé à l'extérieur de l'Union vers un aéroport dans l'Union, lorsque et à condition que le transporteur aérien soit communautaire et que les passagers en question ne bénéficient pas de prestation ou d'indemnisation ou d'assistance dans ces pays tiers²⁰⁸.

ii) Une indemnisation forfaitaire

Ces droits sont complémentaires avec une indemnisation forfaitaire, prévue à l'article 7 intitulé « droit à indemnisation »;

- 250 euros (au lieu de 150 euros dans le règlement du 4 février 1991) pour les liaisons inférieures à 1 500 km ;
- 400 euros (au lieu de 150 euros antérieurement) pour les liaisons comprises entre 1 500 et 3 000 km ;
- 600 euros (au lieu de 300 euros antérieurement) lorsque la distance à parcourir est égale ou supérieure à 3 000 km.

208 Jacques NAVEAU, Marc GODFROID, op., cit, p.382.

On constate un relèvement des plafonds d'indemnisation, ainsi que la création d'un niveau intermédiaire. Ces diversités forfaitaires traduisent une volonté de traiter rapidement les litiges nés de l'inexécution du contrat de transport et non résolus par le droit conventionnel.

Ce généreux système reste très encadré, l'article 5§1c) prévoit que les passagers ne peuvent prétendre à une indemnité s'ils ont été informé de l'annulation du vol « *i) au moins deux semaines avant l'heure de départ, ii) de deux semaines à sept jours avant l'heure de départ prévue si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir au plus tôt deux heures avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de quatre heures après l'heure d'arrivée prévue, ou iii) moins de sept jours avant l'heure de départ prévue si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir au plus tôt une heure avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de deux heures après l'heure prévue d'arrivée* ».

Certes ce système peut paraître très strict mais en analysant les dispositions on constate que le transporteur dispose d'une marge de manœuvre pour anticiper certaines situations.

Concernant le retard, l'article 6§1 prévoit une prise en charge et une assistance pour retard lorsque le vol est retardé « a) de deux heures ou plus pour tous les vols de 1 500 kilomètres ou moins, ou b) de trois heures ou plus pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1 500 km et pour tous les autres vols de 1 500 à 3 500 km, ou c) de quatre heures ou plus pour tous les vols qui ne relèvent pas des points a) ou b) ».

Le règlement a choisi de préciser les modalités de l'assistance due aux passagers en attente d'un vol suite à un retard. Lorsque le passager attend pour un retard de deux heures et plus il a la possibilité de se voir offrir des rafraîchissements et d'avoir gratuitement deux communication téléphoniques, électroniques ou deux télécopies. Mais lorsque « *l'heure de départ raisonnablement attendue est au moins le jour suivant l'heure de départ initialement annoncée*²⁰⁹ » le passager a droit à un hébergement ainsi que la prise en charge de l'acheminement au lieu d'hébergement.

En matière de refus d'embarquement ou de surbooking, les modalités d'indemnisation sont les mêmes qu'en matière d'annulation de vol. Le nouveau règlement reprend les modalités de recours aux volontaires, le droit à l'assistance, le réacheminement, le droit de réclamer une indemnisation complémentaire à celle versée sur le fondement du règlement communautaire²¹⁰.

209 Article 6§1c) ii) du règlement n°261/2004

210 Article 12 alinéa 1, règlement n°261/2004

Cette rigueur conduit à penser que le transporteur n'a pas la possibilité d'échapper à sa responsabilité, nous l'avons vu précédemment, il n'est pas tenu d'indemniser s'il a **prévenu** les passagers dans un certain délai de l'annulation de vol, mais s'il n'en informe pas les usagers, le règlement a prévu un moyen d'exonération unique, les « *circonstances exceptionnelles* ».

L'article 5§3 explique qu'un « *transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.* »

Le transporteur a la charge de la preuve de ces « *circonstances exceptionnelles* », mais le règlement n'apporte aucune définition de cette condition qui exonère le transporteur aérien. Le rôle du juge communautaire sera déterminant dans l'établissement des principales caractéristiques « *des circonstances exceptionnelles* ».

Par ailleurs, la frontière entre le retard et l'annulation de vol est vague, le règlement n'a pas fourni de définition propre à chacune des inexécutions contractuelles qui conduisent à un retard²¹¹. Ces contours imprécis ne pourront être tranchés que par le juge communautaire.

Une analyse simple permet de cliver les événements: le retard en amont qui est lié à une mauvaise exécution du contrat de transport et le retard en aval qui est la conséquence de l'inexécution du contrat de transport. Le refus d'embarquement, le surbooking et l'annulation génèrent du retard, mais le retard n'est pas l'événement principal. Donc, il existe le retard propre et les autres situations qui produisent du retard, cette étude permet de considérer que le règlement n°261/2004 a unifié et systématisé le traitement du retard des passagers, cette volonté de simplification répond à un objectif ; la protection du droit des passagers. Le premier considérant du règlement justifie l'intervention de la Communauté dans la protection des usagers du transport aérien, mais au delà, cette implication de l'Union européenne doit être englobée dans un domaine plus vaste de « protection des intérêts des consommateurs ».

211 Vincent GRÉLLIÈRE, *Refus d'embarquement, annulation de vol, retard au départ et à l'arrivée : controverse et réécriture du règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 (première partie)*, Revue Scapel de droit commercial, maritime, aérien et des transports, 2010, p.213

B. L'amélioration de la sécurité des passagers

1. Le règlement n°2027/1997 sur la responsabilité en cas d'accident du transporteur aérien

a) Le texte originel

i) Le droit communautaire et sa recherche d'amélioration des droits des passagers.

Ce règlement symbolise l'ascendance internationale de la Communauté dans le droit de la responsabilité du transporteur aérien.²¹² L'instauration d'un régime unifié de la responsabilité aérienne au sein du marché intérieur montre la capacité de l'Union Européenne d'assurer une législation indépendante.

Mais au-delà, cette initiative a permis à l'Union européenne d'être présente lors des négociations de la Conférence de Montréal en 1999. L'article 53§2 de la Convention de Montréal permet la signature de la Convention par **des organisations** régionales d'intégration économique. La Conférence a choisi de ne pas nommer formellement la Communauté européenne, par contre cette définition assure une ouverture à d'autres organisations régionales d'intégration, sans pour autant donner une importance particulière ou de régime juridique spécifique à l'Union Européenne.

Pourquoi ce positionnement lors de la Conférence de Montréal ?

Ce règlement n°2027/97 avait consacré une responsabilité objective du transporteur aérien avec un seuil à 100 000 DTS. L'Union européenne apparaît comme un concurrent du droit multilatéral. Les prises de positions de l'Union, et son intervention à la Conférence de Montréal par la présence du Président de la Commission aux débats, sont autant d'éléments qui ont dénoté une volonté de participer à la création de la législation aérienne internationale. Ces initiatives peuvent effrayer l'OACI. Néanmoins, la Conférence a souhaité assurer l'application de la Convention au sein de cette organisation régionale économique.

En effet, la Convention précise que certains articles ne seront pas **opposables** aux organisations régionales²¹³. L'article 1er donne la définition du transport aérien international, il faut être en présence de deux États signataires de la Convention. Quid du transport au sein d'une organisation régionale économique ? La Convention écarte l'application de l'article 1er au sein d'une organisation régionale économique, un transport qui a lieu entre deux États de la Communauté européenne est considéré comme un transport international.

²¹² Loïc GRARD, *Jcl. Europe Traité, fasc.1130 : Droit européen des transports*, n°116

²¹³ Article 53§2 de la Convention de Montréal

Ce règlement communautaire “relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident” avait pour finalité de pallier aux faiblesses de la Convention de Varsovie²¹⁴. Cette règle imposait à l'ensemble de la Communauté, à compter du 18 octobre 1998, un ensemble de dispositions applicables à tous les transports communautaires qu'ils soient internationaux ou nationaux. Cette norme venait concurrencer la Convention de Varsovie, mais elle s'inspirait des accords IATA négociés en 1995²¹⁵. La finalité était d'abolir toute limitation pécuniaire de réparation en cas de mort, blessure ou lésion corporelle subi par un passager lors d'un accident aérien.

Mais le règlement est allé beaucoup plus loin que les recommandations de l'IATA, car dans la limite des 100 000 DTS, tout accident subi par un passager, même s'il est le fait exclusif d'un tiers, oblige le transporteur à réparer le préjudice. Ce dernier aura la possibilité de se retourner contre le tiers responsable, in fine, du dommage.

L'article 5 illustre cette volonté de la Communauté d'aller au delà des acquis internationaux;

« 1. Avec toute diligence nécessaire et, en tout état de cause, au plus tard quinze jours après que la personne physique ayant droit à indemnisation a été identifiée, le transporteur aérien de la Communauté verse à cette personne une avance lui permettant de faire face à ses besoins immédiats, en proportion du préjudice matériel subi. 2. Sans préjudice du paragraphe 1, l'avance n'est pas inférieure à l'équivalent en écus de 15 000 DTS par voyageur en cas de décès.

3. Le versement d'une avance ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité et l'avance peut être déduite de toute somme payée ultérieurement en fonction de la responsabilité du transporteur aérien de la Communauté; elle n'est pas remboursable, sauf dans les cas visés à l'article 3 paragraphe 3 ou lorsqu'il est prouvé par la suite que la faute de la personne à laquelle l'avance a été versée constitue le fait générateur du dommage ou y a concouru ou que cette personne n'avait pas droit à indemnisation ».

Le versement d'une avance a été repris par la Convention de Montréal, son objectif n'est pas l'indemnisation du passager mais de pouvoir faire face aux besoins immédiats suite à un accident aérien. C'est-à-dire de permettre en cas de décès le rapatriement du corps, le déplacement de la famille. En cas de blessures, d'assurer le règlement des frais médicaux si la personne ne dispose pas d'une couverture sociale suffisante. Cette avance sera en réalité déduite du montant global de la réparation. Attention, les paiements anticipés ne sont pas une mesure d'assistance, mais une avance de fonds qui ne peut être inférieure à 15 000 DTS par

214 Comm. CE règl. n° 2027/97, 9 oct. 1997 : Journal Officiel des communautés européennes 1997 p.17

215 Accords IATA, section 1.

passager décédé²¹⁶.

Le champ d'application du règlement est tout aussi contraignant, le règlement s'applique aux transporteurs de la Communauté. L'article 2§1 b) définit les transporteurs communautaires comme ceux titulaires d'une licence d'exploitation valable et délivrée conformément aux dispositions du règlement CEE n°2407/92. **Il s'agit des** compagnies qui ont obtenu de l'État membre où elles sont établies une licence d'exploitation, qui les autorise à exercer l'activité de transporteur aérien. Dès lors tous les vols effectués par les transporteurs de la Communauté sont soumis à ce règlement.

ii) Les critiques concernant cette réglementation parallèle au droit conventionnel

Ce règlement a été analysé par certains auteurs comme une mesure précipitée. Or le caractère transitoire de la disposition ne faisait aucun doute. Le quinzième considérant dispose que « *la révision de la convention de Varsovie est en cours au sein de l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI); que, en prenant entre-temps des mesures intérimaires, la Communauté accroîtra la protection des voyageurs; que le Conseil devrait revoir le présent règlement le plus rapidement possible après la révision de la convention de Varsovie par l'OACI* ». Olivier Mathieu Terrenoire voit ce règlement comme une fausse mesure intérimaire²¹⁷. En effet, ces articles s'inscrivent dans une démarche normative. Pour notre analyse, nous avons choisi de retenir cette disposition comme une expérimentation. Le rôle du droit communautaire va profondément bouleverser l'équilibre des sources applicables à la responsabilité du transporteur aérien.

b) Le règlement 2027/1997 après sa modification par le règlement du 13 mai 2002

Le règlement 2027/1997 a été modifié pour l'intégration de la Convention de Montréal dans l'ordre juridique communautaire. La Convention de Montréal a été approuvée par la Communauté européenne par une décision du Conseil le 5 avril 2001. Le régime de responsabilité instauré par le droit dérivé de l'Union européenne devait être modifié afin d'assurer une harmonisation du régime de responsabilité applicable.

Cette modification a conduit en réalité à la disparition totale du texte originel, en effet seul un

²¹⁶ L'avance financière correspond à une évolution sociétale, Michel G. FOLLIOT l'envisage comme « *un mécanisme nécessité par les besoins de la sociétés de consommation* », op., cit, LPA 2005.

²¹⁷ Olivier Mathieu TERRENOIRE, *De l'influence communautaire dans la protection du voyageur*, Thèse Lyon III, 2005, p.102-103

article a été laissé. Il s'agit d'un véritable travail de réécriture du règlement à la lumière de la Convention de Montréal. Dès lors, on constate une résurgence du droit multilatéral sur le droit dérivé communautaire, puisque l'intégration de la Convention a fait perdre une partie de la substance du règlement originel de 1997. En réalité, le règlement initial a permis d'apprécier l'application de ces notions à l'échelle régionale. Il est préférable de voir ce texte comme un test qui a rassuré les rédacteurs de la Convention de Montréal.

Mais le règlement apporte deux nouvelles dispositions. La première concerne l'obligation d'informer les passagers sur le régime de responsabilité applicable au moment de l'émission du billet, c'est-à-dire lors de la formation du contrat. Cette précision va être au cœur d'un processus plus vaste de renforcement de l'obligation d'information du passager aérien à tous les niveaux. Le second point consacre l'impossibilité pour le transporteur aérien d'invoquer l'article 20 de la Convention de Varsovie pour s'exonérer en matière d'avarie, perte ou de destruction de bagages enregistrés.

Mais la Communauté a constaté dès 2000 les limites du règlement relatif aux accidents aériens. Il fallait améliorer la sécurité effective des passagers aériens.

2. Le règlement (CE) N°2111/2005 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif

a) Les travaux préparatoires

Dès 1996, la Commission a mis en lumière les failles juridiques dans la protection des droits des passagers aériens européens. Ce rapport intitulé « *Définir une stratégie communautaire de renforcement de la sécurité aérienne* » est une réaction de la Communauté suite à un accident aérien, le 6 février 1996, un avion affrété par un tour opérateur allemand s'écrase à Puerto Plata, en République Dominicaine²¹⁸. Ce rapport propose d'améliorer la sécurité des passagers, notamment par la création d'une agence européenne de la sécurité aérienne²¹⁹. Le premier objectif était de garantir l'exécution des normes de sécurité internationale aux aéronefs provenant de pays tiers à destination de la Communauté.

La Commission propose une directive du Parlement et du Conseil concernant la sécurité des

218 L'avion affrété était immatriculé en Turquie, 189 passagers sont décédés dont 176 passagers européens.

219 SEC(96) 2083 final, Définir une stratégie communautaire de renforcement de la sécurité aérienne, 12 janvier 1996

aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires²²⁰. La sécurité aérienne ne fait pas partie de la compétence exclusive de la Communauté, mais le principe de subsidiarité justifie son intervention par la nécessité d'une cohérence dans l'application des normes de sécurité.

Le constat de la Commission est alarmant, les manquements des États membres dans le contrôle des aéronefs est considérable, le risque encouru par les passagers est intolérable, la libéralisation du transport aérien ainsi que du cabotage ont fait apparaître une multitude de petites compagnies aériennes. La Commission rappelle que son intervention se justifie au regard de l'article 5 du Traité de l'Union européenne sur le principe de subsidiarité. En effet, la Communauté a la faculté d'intervenir dans les domaines qui ne relèvent pas de sa compétence « *seulement si, et dans la mesure où, les objectifs de l'action envisagée ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres, tant au niveau central qu'au niveau régional et local, mais peuvent l'être mieux, en raison des dimensions ou des effets de l'action envisagée, au niveau de l'Union* »²²¹.

Paul Stephen Dempsey rappelle à juste titre que le bannissement d'aéronef n'est pas une innovation²²². Durant la Seconde Guerre Mondiale, les aéronefs des pays belligérants étaient bannis du territoire américain, ce fut également le cas des avions soviétiques durant la Guerre Froide. En effet, l'article 1er de la Convention de Chicago reconnaît la souveraineté absolue de l'espace aérien à un État, ce qui lui permet d'en refuser d'accès.

C'est en raison de ce droit fondamental qu'il n'existe pas de liste mondiale des compagnies aériennes interdites d'exploitation. L'OACI a mis à la disposition des États des standards et des recommandations pratiques en matière de sécurité des aéronefs et des exigences liées à la navigation aérienne²²³.

L'article 1er de la proposition de directive sur la sécurité aérienne envisage l'amélioration des conditions de transport à travers trois actions :

- La collecte des informations afin d'informer les passagers et leur garantir la sécurité des aéronefs à destination de l'Union européenne.
- La seconde action repose sur l'inspection des aéronefs dès qu'il y a une suspicion, avec la possibilité d'immobiliser les aéronefs non conformes aux normes internationales, c'est-à-dire aux exigences prévues dans la Convention de Chicago de 1944.

220 COM(2002) 8 final —2002/0014 (COD)), Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires, du 14 janvier 2002.

221 Version consolidée du Traité de l'Union européenne, JOCE, 30 mars 2010, c/83/13, article 5 alinéa 3

222 Paul Stephen DEMPSEY, *Banning the unfit from the heavens*, vol. XXXII AASL 2007, p.29-30

223 SARP'S, Standards And Recommended Practices.

- Le dernier point évoqué par la Commission est flou mais vaste, il permettra à la Communauté de prendre des mesures appropriées lorsque des carences sont constatées.

La directive sera finalement adoptée le 21 avril 2004, le choix de la nature de l'acte communautaire montre une volonté de la Communauté de laisser les États membres être les acteurs de cette sécurité aérienne en instaurant une législation unifiée et harmonisée.²²⁴

A mon sens, ce choix n'est pas le plus pertinent, le transport aérien couvre la totalité du marché commun, ce qui aurait été efficace c'est un règlement qui est d'application directe dans le droit national. La directive, quant à elle, offre aux États une marge de manœuvre trop importante pour un domaine hautement sensible.

Concernant l'article 9, le choix de la directive apparaît contre-productif dans le cas où un État membre décide d'interdire dans ses aéroports ou de restreindre à certaines conditions l'activité d'un exploitant déterminé ou d'exploitants d'un pays tiers donné jusqu'à ce que l'autorité compétente du pays tiers concerné ait adopté des mesures correctives satisfaisantes. Une procédure a été instaurée afin d'informer la Communauté et les autres pays membres de l'interdiction ou de la restriction d'exploitation d'un transporteur.

L'État membre notifie les mesures qu'il a prises à la Commission, qui transmet les informations aux autres États membres; cette dernière aura la possibilité d'adresser des recommandations ou prendre d'autres mesures sous une procédure particulière édictée à l'article 10§2. Cette disposition illustre malheureusement la lourdeur de la procédure communautaire. La conséquence est évidemment l'inefficacité de la directive, mais au-delà, elle accroît le risque des passagers aériens, puisque certains États vont autoriser le transporteur à atterrir ou décoller de leurs aéroports tandis que d'autres vont refuser. Les passagers aériens ne se trouvent dans pas une égalité parfaite tant au niveau de la sécurité que de l'information. Car la sûreté aérienne passe par une transparence quant à l'identité du transporteur.

b) Le texte approuvé

i) L'Union européenne au cœur d'une vague de catastrophes aériennes

Entre 2004 et 2005, un certain nombre de catastrophes aériennes vont toucher des

²²⁴ Directive 2004/36/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires, JOCE L143/76, 30 avril 2004.

ressortissants communautaires²²⁵. La Grande-Bretagne avait interdit l'accès à son territoire à un certain nombre d'États et de compagnies aériennes²²⁶. Dans le cas de la Flash Airlines, la Suisse avait également interdit l'exploitation aérienne sur son territoire²²⁷. Une uniformité administrative de l'interdiction apparaît comme essentielle.

Ce règlement permet l'établissement d'une liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de la Communauté. Un transporteur qui est sur la liste pourra néanmoins desservir la Communauté en affrétant un aéronef avec équipage d'une compagnie qui ne fait pas l'objet d'une interdiction. Dans son préambule, le règlement a pour finalité d'assurer une information actualisée des compagnies aériennes aux passagers aériens, en effet, une procédure de mise à jour a été prévue afin de garantir une transparence complète des conditions de sécurité.

Cette liste n'est pas figée, c'est-à-dire que les États membres eux-mêmes peuvent prendre des mesures unilatérales afin de restreindre ou d'interdire l'exploitation d'un transporteur aérien.

Donc, la combinaison de ces deux compétences communautaires et nationales assure une véritable sécurisation des informations liées à la sécurité des aéronefs.

Le recours à un règlement permet une véritable efficacité dans la mesure où le dispositif s'insère directement dans le droit applicable. L'article 3 du règlement dispose que « *chaque État membre applique, sur son territoire, les interdictions d'exploitation figurant sur la liste communautaire au regard des transporteurs aériens qui font l'objet de ces interdictions* ».

La rapidité de la procédure décisionnelle et la possibilité de prendre des mesures provisoires rend difficile l'accès des aéronefs défectueux à l'Union européenne.

Concernant l'information aux passagers, la liste est publiée au JOCE, mais également sur internet afin de toucher le maximum de voyageurs. La Direction générale de l'aviation civile relaye l'information, ainsi que les aéroports²²⁸.

L'obligation d'information des passagers concerne les vols qui font partie d'un contrat de transport, et qui ont commencé dans la Communauté au départ d'un aéroport qui est situé sur le territoire d'un État membre auquel le Traité s'applique ou le vol est au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers et à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre

225 Le crash de la compagnie Flash Airlines en 2004, Helios airways et West Carribean durant l'été 2005.

226 Paul Stephen DEMPSEY, op., cit.

227 Pour la sécurité et la protection des passagers, la Suisse a repris le règlement CE n° 2111/2005, qui est entré en vigueur en Suisse le 1er février 2008.

228 Article 9 du règlement (CE) N°2111/2005 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE, JOCE 27 décembre 2005, L344/15.

auquel le traité s'applique, ou est au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers et à destination d'un tel aéroport²²⁹.

ii) L'aspect pratique du black-listing

Que deviennent les passagers qui ont acheté un billet avant l'inscription du transporteur à la liste communautaire d'interdiction d'exploitation ? L'article 12 explique que le règlement est tout à fait compatible avec l'application du règlement (CE) n° 261/2004. En effet, les passagers bénéficient au droit au réacheminement ou au remboursement de leur vol. Le réacheminement peut être effectué par tout transporteur aérien qui n'est pas inscrit sur la liste communautaire. Le transporteur aérien a également la possibilité de faire affréter un aéronef avec équipage par un transporteur non inscrit.

iii) La dérive des compagnies non communautaires pour accéder à une exploitation de l'Union européenne

Le règlement s'avère être partiellement efficace dans son application. Certes, ce dispositif a conduit à évincer un certain nombre de compagnies aériennes des pays en voie de développement. Mais il a en réalité conduit à de nombreuses dérives. En effet, certaines compagnies ont décidé d'acquérir des flottes récentes pour les vols à destination ou départ de l'Union européenne. Ensuite lors des escales hors de la Communauté, ces compagnies changent d'aéronefs qui ne répondent pas aux normes de sécurité aérienne communautaire voire internationale.

Les passagers aériens européens se trouvent face à une vulnérabilité dès lorsqu'ils font escale dans un pays non communautaire. L'accident de la Compagnie Air Yémenia le 30 juin 2009 est la conséquence de cette dérive²³⁰. L'aéronef qui s'est abîmé en mer à quelques kilomètres des Comores, n'était pas l'avion pris initialement par les passagers qui avaient changé d'appareil à Sanaa au Yémen, pour un modèle plus vétuste qui était en service depuis 1990. Cet aéronef avait fait l'objet d'un contrôle de la DGAC en 2007 qui avait constaté de nombreux dysfonctionnements, pour autant la Compagnie Air Yeménia n'a pas été inscrite sur la liste noire. Le fait d'écarter l'avion de la communauté lui a permis de desservir les escales hors Union. Cette situation est d'autant plus troublante, que les passagers eux provenaient de la Communauté. La presse ainsi que beaucoup de spécialistes de l'aéronautique parlent de ces aéronefs comme « des avions poubelles ». Dominique Bussereau, ministre des transports en

²²⁹ Article 10 *ibid.*

²³⁰ François DELÉTRAZ, Dominique RIZET et Aziz ZEMOURI, Crash aux Comores : une catastrophe de « bout de ligne », le 3 juillet 2009. Le Figaro.fr

2009, avait proposé à l'OACI d'établir une « black-list » des compagnies aériennes interdites d'exploitations. L'OACI a répondu défavorablement à cette éventualité dans la mesure où il faudrait porter atteinte aux pouvoirs régaliens des pays en voie de développement. De plus, l'OACI ne dispose pas d'un tel pouvoir, la création d'une liste suppose qu'une Convention adoptée par les États puisse attribuer à l'OACI une telle compétence. Nous avons vu que la Convention de Montréal qui unifie seulement quelques règles relatives à la responsabilité du transporteur aérien, a mis plusieurs décennies avant de voir le jour. D'où la difficulté d'établir une réglementation mondiale commune en matière de sécurité aérienne.

La Commission a choisi de défendre cette possibilité devant l'OACI et l'IATA, mais il est évident que cette liste n'est pas prête d'être éditée. Cependant, elle reconnaît que l'inscription d'une compagnie dans la black-list entraîne de nombreuses conséquences diplomatiques et politiques a dans l'Union européenne²³¹.

Peut-on envisager la responsabilité de la Communauté si elle n'inscrit pas une compagnie potentiellement dangereuse. Quid de l'application d'un principe de précaution en la matière ? Aujourd'hui, les actions des passagers ou de leurs ayants-droit suite à une catastrophe aérienne se limitent souvent à l'assignation du transporteur aérien, du constructeur aérien, de la société chargée de la maintenance et du propriétaire de l'aéronef. Il est bien évident qu'une responsabilité de l'Union européenne est à envisager à travers un recours en manquement par exemple. Il n'existe pas de précédent judiciaire, mais il est possible de s'interroger sur la possibilité d'une responsabilité communautaire.

Le risque aérien n'a pas disparu, au contraire ; ces mesures montrent à quel point l'aéronef et son exploitation sont une activité dangereuse. Le risque et la question assurantielle vont de pair même pour le législateur communautaire.

3. Le règlement (CE) n° 785/2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux exploitants d'aéronefs dans l'UE

« Insurance is mandatory in air transport and therefore you cannot resolve the issue of liability without taking into consideration the insurers »²³².

a) La modification de l'environnement aérien après le 11 septembre 2001

²³¹ *L'impossible liste noire mondiale, l'Express, 3 juillet 2009*

²³² Regula DETTLING-OTT, *Tricks of trade, the view of a defense lawyer*, European air law association Conference, liability seminar Munich 7 juin 1999, ed. Ph. DAGTOGLOU, P.N EHLERS, p.14.

L'assurance de responsabilité civile constitue une des avancées majeures des sociétés modernes, la socialisation du risque permet la prise en charge d'un grand nombre de dommages par des compagnies d'assurance. Les législateurs sont intervenus afin d'imposer une obligation d'assurer la responsabilité civile. En France par exemple, une loi du 27 février 1958 contraint toute personne qui met en circulation un véhicule terrestre à moteur à assurer ce dernier.

Les compagnies aériennes disposaient d'une couverture importante en ce qui concerne la perte et la destruction de leurs aéronefs, leur responsabilité à l'égard des passagers et des tiers à la surface. Les compagnies vont souscrire des contrats d'assurance multirisques, qui regroupent des garanties suffisantes pour permettre aux transporteurs d'assurer leur activité de transport de personnes. L'assurance aérienne n'était pas obligatoire avant la Convention de Montréal pour le transport international de passagers. Néanmoins, l'Union européenne a souhaité subordonner l'octroi de la licence d'exploitation des transporteurs aériens à une obligation d'assurance²³³.

Le règlement de 1992 faisait obligation aux transporteurs de contracter une assurance couvrant leur responsabilité en cas d'accident à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers. Cependant, le dispositif ne fixe pas de montants minimaux à assurer, ni les conditions d'assurance ou les garanties qui doivent être souscrites par les compagnies afin d'assurer une couverture optimale des passagers en cas d'accident. Cette obligation d'assurance était simplement une condition d'octroi de la licence d'exploitation dont la détention était indispensable pour pouvoir être habilité à exercer une activité de transport aérien au sein de la Communauté²³⁴.

La Convention de Montréal a prévu à l'article 50 que les États parties doivent exiger que leurs transporteurs contractent « *une assurance suffisante pour couvrir la responsabilité qui leur incombe aux termes de la présente convention* ». Par ailleurs le transporteur pourra être tenu, « *par l'État partie à destination duquel il exploite des services, de fournir la preuve qu'il maintient une assurance suffisante couvrant sa responsabilité au titre de la présente convention* ». La combinaison de la Convention de Montréal et du règlement de 1992 assure une couverture assurantielle des passagers tant au niveau international que communautaire, bien qu'il n'y ait aucune référence sur les montants minimaux à souscrire. Il convient de rappeler que cette obligation d'assurance de la responsabilité civile du transporteur aérien vient en réalité concrétiser le principe de réparation intégrale affirmé dans le préambule de la

233 Cons. UE, règl. n° 2407/92, 23 juill. 1992 concernant "les licences des transporteurs aériens"

234 Julie DENEUX, *Jcl. Transport, Fasc. 940 : ASSURANCES AÉRIENNES*, n°6

Convention de Montréal. En effet, les rédacteurs ont voulu donner un sens pragmatique à l'indemnisation de l'ensemble des préjudices subis par les passagers, qui comme nous l'avons vu précédemment est au centre de cette Convention²³⁵.

Les attentats du 11 septembre 2001 ont bouleversé cet équilibre, certes précaire, mais qui garantissait le paiement des indemnisations des passagers en cas d'accident.

Au lendemain de ces attentats, les assureurs ont annoncé la réduction de la couverture « responsabilité » en raison de l'apparition de nouveaux risques, qui mêlent une situation de guerre et de terrorisme. Le terrorisme ou les actes de malveillance assimilés à des fins politiques sont des exclusions de prise en charge en cas d'accident aérien par les assureurs dans la majorité des contrats. Pourquoi ces risques n'étaient pas couverts par les assureurs ?

Dans ces situations les aéronefs ne sont plus « sous la garde et le contrôle de l'assuré, ou de l'exploitant, ou d'une personne dont il répond », c'est-à-dire du transporteur ou de ses préposés, dès lors les effets du contrat sont suspendus pendant la durée de la prise de l'aéronef²³⁶.

Les assureurs considéraient la guerre et les situations équivalentes comme beaucoup trop volatiles pour faire l'objet d'une couverture. Les événements du 11 septembre vont bouleverser les statistiques et les prévisions du « risk management ». Ce système a vacillé au point de conduire à la faillite de plusieurs assureurs²³⁷.

Se sont ajoutées à ces modifications dans les contrats d'assurance, des résiliations pour certaines compagnies ainsi qu'une hausse importante des primes d'assurance. Des transporteurs aériens se sont retrouvés sans assurance du jour au lendemain, ce qui a conduit les États et la Communauté européenne à remettre en cause les droits de trafic accordés aux compagnies aériennes²³⁸.

Les États membres de l'Union européenne ont mis en place des mesures provisoires afin de garantir le maintien de la couverture « responsabilité » à l'égard des passagers. L'objectif était d'attendre le retour à la réalité des assureurs par la baisse des taux de couverture²³⁹.

Après avoir vu l'apogée du système assurantiel dans le secteur du transport aérien de

235 Christophe PAULIN, op., cit, sur la notion du passager au centre du transport aérien avec la Convention de Montréal.

236 Ibid.

237 Anthony FITZSIMMONS, *Terrorism Maximizing the insurance and a catastrophe risk*, AASL 2004, vol. XXIX, p.76.

238 COM(2001) 574 final, COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL, Conséquences pour l'industrie du transport aérien après les attentats aux Etats-Unis du 10 octobre 2001, p.5-6.

239 Ibid.

passagers, la Communauté constate qu'en réalité les assureurs n'étaient plus favorables à garantir les aéronefs en raison des nouveaux risques. Le système a vacillé créant une incertitude, mais au-delà une insécurité juridique et financière pour les passagers en cas d'accident.

La Communauté européenne et certains pays qui avaient déjà ratifié la Convention de Montréal, se retrouvent avec un dispositif inefficace. Cet événement a mis en lumière les limites du système assurantiel qui était présenté comme solide et seul capable de réunir les fonds nécessaires en cas d'accident aérien.

Le gouvernement britannique et les trois principaux assureurs aériens ont créé une compagnie d'assurance pour couvrir la « third party », c'est-à-dire la guerre et les risques terroristes aériens jusqu'au rétablissement du marché de l'assurance aérienne²⁴⁰.

b) Le règlement et les dispositions relatives aux exigences minimales en matière d'assurance aérienne de passagers

i) Le règlement relatif aux exigences en matière d'assurances applicables aux transporteurs et aux exploitants d'aéronefs du 24 avril 2004

Dans sa communication du 2 juillet 2002, la Commission a constaté que les États membres avaient choisi d'aider financièrement les compagnies aériennes afin de garantir un niveau de sécurité, mais cette option ne pouvait pas durer dans la mesure où elles étaient assimilées à des subventions. Le Conseil a permis la création d'un groupe d'assurance « ad hoc » chargé d'octroyer d'une couverture avec des termes comparables à ceux pratiqués avant le 9/11. Il fallait maintenir une cohérence ainsi qu'une harmonisation des couvertures des compagnies aériennes²⁴¹.

Une proposition de règlement a été élaborée par la Commission le 24 septembre 2002. L'une des mesures phare est la couverture minimale par passager. La Commission propose pour les passagers et leurs bagages que « *tout transporteur aérien devra être assuré pour couvrir sa responsabilité en cas de décès, de blessure ou de tout autre dégât corporel subis par les passagers à raison d'au moins 250.000 DTS par passager* ». Cette assurance couvrira également des dommages subis en cas de destruction, de perte ou de dommages subis par les

²⁴⁰ Troika Insurance Company LTD, Anthony FITZSIMMON, op., cit, p.79.

²⁴¹ COM (2002) 320 final, Communication de la commission, concernant l'assurance du secteur du transport aérien après les attentats perpétrés aux États-Unis le 11 septembre 2001, p.3

bagages enregistrés d'un passager²⁴².

Le second point important de cette proposition concerne les procédures de vérifications imposées aux États membres. Ils devront contrôler régulièrement les transporteurs aériens utilisant des aéroports situés sur leur territoire, ou les transporteurs aériens et exploitants d'aéronefs sous leur autorité (c'est-à-dire auxquels ils ont déjà délivré une licence d'exploitation). Si les États considèrent que les conditions ne sont pas respectées, ils devront refuser au transporteur aérien ou à l'exploitant l'accès aux voies aériennes à destination ou en provenance de la Communauté, par ailleurs ils pourront lui interdire de survoler leur territoire ou décoller²⁴³.

Pour les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs immatriculés dans un pays tiers, ils pourront fournir (au lieu des exigences en matière d'assurance) d'autres formes de garantie. Il a été suggéré « *un dépôt en espèces auprès d'un dépositaire dans le pays d'origine ou une garantie accordée par une banque autorisée à le faire par le pays d'immatriculation de l'avion, à la stricte condition du paiement effectif le cas échéant* »²⁴⁴. L'utilisation des mécanismes de la garantie autonome ou du crédit documentaire peuvent être une solution afin de consigner des sommes conséquentes. Mais ces mécanismes n'ont pas vocation à durer dans le temps, le système d'assurance aérienne doit reprendre un fonctionnement autonome comme pour toutes les autres activités qui sont couvertes par les compagnies d'assurances.

Par ailleurs, la Commission a examiné les montants et les conditions d'assurance exigés pour l'octroi des licences d'exploitation par les États membres afin d'assurer une approche harmonisée. Dans la communication du 2 juillet 2002, elle a déclaré qu'elle allait suivre l'évolution du marché de l'assurance dans le domaine aérien, notamment en ce qui concerne la révision des montants et des conditions d'assurance nécessaire pour la délivrance des licences d'exploitation par les États membres²⁴⁵.

Il a fallu attendre deux ans pour adopter le règlement définitif, mais l'essentiel des points énoncés dans les communications de la Commission et la proposition de règlement a été retenue.

Le règlement *relatif aux exigences en matière d'assurances applicables aux transporteurs*

242 COM (2002) 521 final, Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs du 24 septembre 2002.

243 Ibid.

244 Assurance du transport aérien après le 11 septembre: la Commission européenne propose des exigences minimales d'assurance pour tous les transporteurs et opérateurs volant en Europe, Communiqué de presse Europa Rapid, 24 septembre 2002, réf. IP/02/1357

245 Philip WOOLFSON, *Jcl. Europe Traité, Fasc. 1010 : DROIT EUROPÉEN DES ASSURANCES, n°13 Assurance des transporteurs aériens et des exploitants d'aéronefs.*

aériens et aux exploitants d'aéronefs du 24 avril 2004 est en vigueur depuis le 21 avril 2005²⁴⁶.

Les risques assurés couvriront les actes de guerre, le terrorisme, la piraterie aérienne, les actes de sabotage, la capture illicite d'aéronefs et les troubles civils. L'obligation d'assurance pèse sur « tout transporteur aérien et tout exploitant d'aéronef qui utilise l'espace aérien à l'intérieur, à destination, en provenance ou au-dessus du territoire d'un État membre ».

Cela confère à la règle une autorité *rationae personae* qui dépasse le transporteur communautaire²⁴⁷.

Concernant la responsabilité à l'égard des passagers, l'article 6 consacre une couverture minimale de 250 000 DTS par passager, cependant dans certains cas cette couverture peut être abaissée à 100 000 DTS. Pour la responsabilité à l'égard des bagages, la couverture minimale de l'assurance est de 1131 DTS par passager dans le cadre de l'exploitation commerciale²⁴⁸.

L'article 8 offre aux États membres un véritable pouvoir de contrôle et de sanction, pas de surprise par rapport à la proposition. Néanmoins, la Communauté a souhaité préciser le degré des sanctions, si des infractions sont constatées : « *les sanctions prises à la suite d'infractions au présent règlement sont effectives, proportionnées et dissuasives* »²⁴⁹. Les États ont donc la possibilité de retirer la licence d'exploitation pour les transporteurs de la Communauté pour les aéronefs immatriculés en dehors de l'Union, ils peuvent **leur** interdire d'atterrir sur le territoire d'un État membre. Ces dispositions ne sont que des possibilités, les États ont le droit de prendre toutes autres mesures nécessaires pour garantir la sécurité aérienne.

En 2008, la Commission a rendu un rapport sur le fonctionnement du règlement (CE) n° 785/2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux exploitants d'aéronefs dans l'UE.

Elle a examiné l'application du règlement durant les trois ans qui ont suivi son entrée en vigueur. Pour la Commission, « *le règlement (CE) n° 785/2004 a atteint l'objectif consistant à garantir une assurance appropriée couvrant la responsabilité de tous les exploitants d'aéronefs utilisant l'espace aérien communautaire à l'égard des passagers, des bagages, du fret et des tiers* »²⁵⁰. Elle constate « *qu'aucun élément ne démontre actuellement la nécessité*

246 PE et Cons. UE, règl. n° 785/2004, 21 avr. 2004 : Journal Officiel des communautés européennes 30 Avril 2004

247 Philip WOOLFSON, op., cit, n°14.

248 Article 6§2 du règlement PE et Cons. UE, n° 785/2004, 21 avr. 2004 : JOCE 30 Avril 2004

249 Article 8§ 4, ibid.

250 COM (2008) 216 final, COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL, Rapport sur le fonctionnement du règlement (CE) n° 785/2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux exploitants d'aéronefs dans l'UE.

de modifier le règlement ».

Le rapport montre une véritable efficacité du dispositif, des éclaircissements ont été présentés, ils contribueront à améliorer encore le fonctionnement du règlement. Le rapport demande aux États de maintenir un haut niveau de surveillance.

Le règlement offre une autre forme de sécurité aux passagers : la responsabilité de l'État en cas de manquement à son devoir de contrôle et de vérification de l'effectivité de l'assurance des transporteurs aériens. Un défaut d'assurance lors d'un accident aérien pourra engager une double responsabilité à l'égard d'un passager ; celle du transporteur et de l'État. Cette dualité des responsabilités renforce l'exigence de rigueur quant à la surveillance du système assurantiel. Le rapport de 2008 conforte cette idée de veiller à un prix raisonnable de la couverture sans pour autant fausser le jeu de la concurrence entre les compagnies d'assurance.²⁵¹

ii) L'alternative au système assurantiel

Un point n'a pas été évoqué dans son rapport de 2008: une alternative au système assurantiel. La mutualisation des risques ne doit elle pas passer par une autre forme de système de garantie.

Par exemple par la création d'un fonds mutuel permettant une couverture internationale des aéronefs. Cette éventualité a été pensée dans un premier temps dans la Communication du 2 juillet 2002. Ce fonds mutuel va offrir aux transporteurs aériens de la Communauté ou des pays tiers, la possibilité de trouver une couverture d'assurance à un prix abordable et tout en les aidant à respecter les exigences minimales imposées par le règlement.

Cette voie n'a pas été assez développée, ce qui est dommage, un fonds mutuel aurait permis aux transporteurs d'être à l'abri de nouveaux aléas ou de l'émergence de risques non prévisibles actuellement.

De nouvelles branches du droit tel que le droit préventif ou le droit des catastrophes vont repenser ce système assurantiel. Les fonds mutuels apparaissent comme une base solide à la couverture de certaines activités à risques. La mise à l'écart des compagnies d'assurances dans certains domaines serait davantage profitable tant aux compagnies aériennes qu'aux passagers qui verront leurs indemnisations garanties. Le système doit offrir une pérennité financière afin

251 Ibid.

d'assurer la pérennité des droits acquis par les passagers tant au niveau conventionnel que communautaire.

L'égalité quant à l'accès au transport aérien fut une des grandes revendications des représentants des usagers. La Communauté a répondu favorablement en souhaitant inscrire ce principe dans son socle normatif.

C. L'égalité des usagers quant à l'accès au transport aérien

1. Des références évoquées et disparates sur la spécificité des personnes à mobilité réduite dans le transport aérien avant 2006

a) Le règlement n° 261/2004, 11 févr. 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol.

L'article 11 du présent règlement dispose que les Personnes à mobilité réduite ou les autres personnes ayant des besoins particuliers doivent faire l'objet d'une attention toute particulière. Ainsi les transporteurs aériens effectifs devront donner « *la priorité aux personnes à mobilité réduite et à toutes les personnes ou les chiens guides certifiés qui les accompagnent ainsi qu'aux enfants non accompagnés* ».

En cas de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard, quelle que soit la durée de celui-ci, les personnes à mobilité réduite et toutes les personnes précédemment citées auront droit à une prise en charge immédiate. C'est-à-dire qu'ils bénéficieront des mesures d'assistance prévues à l'article 9 du dit-règlement sans délai.

Cet article 11 va créer une véritable confusion. Nous avons vu précédemment que le système de compensation en cas de refus d'embarquement avait suggéré aux compagnies d'établir une liste des prioritaires. Le règlement de 2004 abrogeant le système de 1991 va éluder la question de la priorité des passagers à mobilité réduite. Juridiquement, il n'y a pas de priorité des personnes à mobilité réduite en cas de refus d'embarquement. Ces règles relèvent des usages des compagnies aériennes, qui elles seules déterminent le rang de priorité.

b) Des droits reconnus noyés dans les Principes Généraux communautaires

La Communauté européenne a souhaité mettre en avant l'intérêt de l'ensemble des concitoyens communautaires. Dès les années 2000, la Commission n'a cessé d'affirmer le principe de non-discrimination, l'article 21 de la Charte des droits fondamentaux dispose « *qu'est interdite toute discrimination fondée notamment sur le sexe, la race, la couleur, les origines ethniques ou sociales, les caractéristiques génétiques, la langue, la religion ou les convictions, les opinions politiques ou toute autre opinion, l'appartenance à une minorité nationale, la fortune, la naissance, un handicap, l'âge ou l'orientation sexuelle* »²⁵². Par ailleurs, l'article 13 du traité CE offre à la Communauté la possibilité d'intervenir pour lutter contre « *toute discrimination fondée sur le sexe, la race ou l'origine ethnique, la religion ou les convictions, un handicap, l'âge ou l'orientation sexuelle, dans les limites des compétences de la Communauté* ». Au delà du droit communautaire, le droit européen avec l'article 14 de la CEDH considère que « *La jouissance des droits et libertés reconnus dans la présente Convention doit être assurée, sans distinction aucune, fondée notamment sur le sexe, la race, la couleur, la langue, la religion, les opinions politiques ou toutes autres opinions, l'origine nationale ou sociale, l'appartenance à une minorité nationale, la fortune, la naissance ou toute autre situation* ». Bien qu'il s'agisse d'une source non communautaire, mais plus internationale, elle recoupe cette protection du passager handicapé à travers le principe de non-discrimination²⁵³.

Ces dispositifs ne consacrent pas directement une protection des passagers aériens handicapés ou à mobilité réduite, elles suggèrent simplement que la Communauté est en mesure de légiférer en la matière. L'article 26 de la Charte finalise la protection des PHMR en affirmant que « *L'Union reconnaît et respecte le droit des personnes handicapées à bénéficier de mesures visant à assurer leur autonomie, leur intégration sociale et professionnelle et leur participation à la vie de la communauté* ». Le problème de la Charte des droits fondamentaux est son champs d'application, en effet, il ne crée pas de droits revendicables devant une juridiction²⁵⁴.

252 Charte des Droits fondamentaux, JOUE 30 mars 2010, 2010 c/83, p.389 et s.

253 Mikael GLORIEUX, Grégory RENIER, *La protection des passagers aériens handicapés ou à mobilité réduite*, REDC 2012, p.705.

254 Joël RIDEAU, *Jcl. Europe Traité, Fasc. 190 Ordre juridique de l'Union européenne* n°113., Article 51 de la Charte

c) La proposition de règlement du Parlement et du Conseil, concernant les droits des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens du 12 février 2005²⁵⁵.

La Communication de la Commission au Parlement en 2000 ainsi que les nombreuses consultations des représentants d'associations des personnes handicapées ou à mobilité réduite ont mis en lumière la nécessité de créer de nouveaux droits qui seront rattachés tant à la qualité du service qu'à la réalisation optimale du transport. Les passagers aériens handicapés n'ont pas une égalité de traitement, celle-ci varie d'une compagnie à l'autre. L'objectif est d'assurer aux personnes handicapées une certitude dans l'organisation de leurs voyages, afin qu'elles puissent avoir la possibilité de planifier leurs voyages et éviter les déconvenues au moment de prendre l'avion.

La presse n'hésite pas à relayer les refus d'embarquement de certaines compagnies aériennes. En octobre 2005 à Londres, la compagnie Ryanair a refusé l'accès à l'aéronef à neuf personnes malvoyantes, au motif qu'elles dépassaient le quota de personnes handicapées acceptées à bord. Cette justification est motivée, selon certaines compagnies, pour des raisons de sécurité ; en cas d'évacuation le personnel ne serait en mesure d'assurer l'accompagnement que de trois passagers handicapés²⁵⁶.

L'analyse de la proposition de règlement va-t-elle créer ses nouveaux droits ?

Dans le préambule de la proposition de règlement, le Parlement et le Conseil affirment que les passagers aériens handicapés doivent avoir les mêmes droits au voyage que les personnes valides. Dès lors, ils ne devront en aucun cas se voir refuser l'accès à l'aéronef du fait de leur handicap²⁵⁷.

L'article 3. 1) de la proposition dispose que *« un transporteur aérien ou son agent, ou un organisateur de voyages, ne peut refuser, pour cause de mobilité réduite, d'accepter une réservation pour un vol au départ d'un aéroport auquel le présent règlement s'applique »*.

L'article 5 consacre l'obligation d'assistance et de prise en charge des passagers handicapés, *« Lorsqu'une personne à mobilité réduite se présente au départ dans un aéroport auquel s'applique le présent règlement, l'entité gestionnaire de l'aéroport fournit l'assistance spécifiée à l'annexe I, de telle sorte que la personne soit en mesure de prendre le vol pour lequel elle possède une réservation, à condition que ses besoins particuliers en vue de cette assistance aient été notifiés au transporteur aérien ou à l'organisateur de voyages concerné »*

²⁵⁵ COM(2005) 47 final, 07/2005 (COD), Proposition de Règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens (texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) Bruxelles, le 16.2.2005.

²⁵⁶ Ryanair sous le feu des critiques après avoir refusé des passagers aveugles, AFP pour l'handicap.fr, le 15 octobre 2005

²⁵⁷ Premier considérant, de la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens.

au moins vingt-quatre heures avant l'heure de départ publiée du vol ». Idem lorsque le passager arrive dans un aéroport de la communauté »²⁵⁸.

Cette assistance aux passagers handicapés génère des coûts supplémentaires pour les compagnies aériennes ; afin d'éviter toute dérive la proposition exige la gratuité de la prise en charge²⁵⁹.

Les États membres devront veiller à l'application du règlement, par la mise en place d'un organisme en charge du contrôle de dispositions²⁶⁰.

De plus, la Communauté demande aux États membres d'intervenir en cas de manquement des compagnies aériennes, par le recours à des sanctions dissuasives et proportionnelles²⁶¹.

Ce cadre réglementaire apparaît très contraignant et assure la création de nouveaux droits aux passagers handicapés. Il s'agit de voir maintenant si ces exigences ont trouvé une consécration effective dans un règlement communautaire.

2. Le règlement n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens.

a) Le contenu

Nous retrouvons les assises de la proposition de règlement, la prohibition du refus d'embarquement des passagers du fait de leur handicap, l'exigence d'assistance et de prise en charge des passagers à mobilité réduite.

i) la définition du PHMR

L'article 2 du règlement considère « *toute personne dont la mobilité est réduite, lors de l'usage d'un moyen de transport, en raison de tout handicap physique (sensoriel ou moteur, permanent ou temporaire) ou de tout handicap ou déficience intellectuels, ou de toute autre cause de handicap, ou de l'âge, et dont la situation requiert une attention appropriée et l'adaptation à ses besoins particuliers du service mis à la disposition de tous les passagers ».*

Cette définition a suscité quelques critiques en terme d'appréciation de l'handicap du passager aérien. La Commission a édité le 11 juin 2012 « *Des lignes directrices interprétatives sur*

258 Article 5, 5) *ibid.*

259 Article 8 *ibid.*

260 Article 11 *ibid.*

261 Article 12 *ibid.*

l'application du règlement CE n°1107/2006 »²⁶². La PHMR recoupe une multitude de situations : la vieillesse, les passagers souffrant d'une obésité, les femmes enceintes. La Commission précise que le handicap ou la réduction de la mobilité n'a pas obligatoirement un caractère permanent, d'où l'absence de formalité et d'obligation de prouver l'état médical lors de la réservation²⁶³.

La PHMR est sous la protection du règlement tout au long de son trajet, mais au-delà depuis sa réservation jusqu'à son arrivée à l'aéroport de destination. Il faut pour cela que son voyage s'effectue depuis ou à destination d'un aéroport situé dans un État membre.

ii) Les dérogations

La nouveauté concerne l'instauration de dérogations permettant aux compagnies de refuser l'accès à l'aéronef des passagers handicapés. L'article 4 dispose qu'*« un transporteur aérien, son agent ou un organisateur de voyages peut, pour cause de handicap ou de mobilité réduite, refuser d'accepter une réservation pour une personne handicapée ou pour une personne à mobilité réduite ou refuser d'embarquer cette personne: a) afin de respecter les exigences de sécurité applicables, qu'elles soient prévues par le droit international, communautaire ou national ou établies par l'autorité qui a délivré b) si la taille de l'aéronef ou de ses portes rend physiquement impossible l'embarquement ou le transport de cette personne handicapée ou à mobilité réduite »*.

Ce tempérament modifie totalement la perception de l'obligation du transporteur aérien d'assurer l'acheminement des passagers handicapés. La proposition tendait vers une obligation de résultat du transporteur aérien, aujourd'hui le règlement donne l'impression d'une obligation de moyen renforcée. Ce mini-revirement affecte l'efficacité du dispositif, l'exception en raison des conditions de sécurité se heurte au principe de non discrimination et plus encore avec la consécration de l'égalité de l'accès au voyage.

Dans les lignes directrices de la Commission, il n'y a pas d'éclaircissement sur les cas constituant un risque pour la sécurité de l'aéronef. La Commission invite simplement les compagnies aériennes à fournir sur internet les éventuelles limitations²⁶⁴.

Nous verrons dans la partie concernant l'influence du droit communautaire aérien, l'impact de ce règlement sur les autres modes de transport dans la prise en charge des personnes

²⁶² SWD(2012) 171 final, Lignes directrices interprétatives sur l'application du Règlement (CE) N°1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006, concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens, 11 juin 2012.

²⁶³ Ibid, p.2-6.

²⁶⁴ Ibid., p.7.

handicapées et à mobilité réduite.

b) Les critiques du CESE sur l'exécution du règlement à l'égard des passagers à mobilité réduite

Les règlements prévoient en général des rapports sur leurs fonctionnement afin d'apprécier l'effectivité des dispositions. Le Comité économique et social européen a rendu un avis sur le fonctionnement combiné du règlement (CE) n° 261/2004 et du règlement (CE) n° 1107/2006 du concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens²⁶⁵. Il ressort de cette étude de véritables lacunes dans la mise en œuvre de cette politique de non-discrimination des passagers aériens handicapés et à mobilité réduite. La prise en charge varie sensiblement en fonction des compagnies aériennes. Le CESE demande à la Commission d'élaborer « *des guides d'interprétation définitifs ou des lignes directrices, en collaboration avec les autorités chargées de veiller à l'application de ce règlement et des organisations représentant les groupes concernés* »²⁶⁶.

Le CESE n'hésite pas à critiquer le système dérogatoire instauré par le règlement, qui permet aux compagnies aériennes d'échapper à leurs obligations de prise en charge, ou d'exécution du contrat de transport. Car les conditions de sécurité invoquées par les compagnies sont variables, il n'y a pas d'unité ou de texte réglementaire sur les conditions de transports des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Une harmonisation des conditions doit être envisagée, afin d'éviter toute forme d'aléa. Cette situation crée une insécurité juridique pour les passagers concernés, les normes variant d'une compagnie à l'autre, le risque de refus d'embarquement est important pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite²⁶⁷.

L'article 12 du règlement prévoit que les équipements des passagers handicapés lorsqu'ils sont dégradés ou perdus devront faire l'objet d'une indemnisation selon le droit international, le droit communautaire et le droit national. Le CESE met en évidence que le droit communautaire n'est pas allé aussi loin qu'il le fallait. Le renvoi au droit international est d'autant plus difficile à admettre pour le CESE, car le niveau de réparation est insuffisant. Les équipements sont assimilés à des bagages, donc avec un plafonnement à 4100 DTS, ce qui est dérisoire compte tenu des prix des équipements²⁶⁸.

Le CESE envisage une révision du règlement du 5 juillet 2006, afin de le rendre beaucoup

²⁶⁵ Avis CESE, *Le fonctionnement et l'application des droits acquis des usagers des transports aériens* : JOUE n° C24, 28 janv. 2012, p. 125

²⁶⁶ Ibid.

²⁶⁷ *Droits acquis des personnes à mobilité réduite dans les transports aériens*, *Revue de droit des transports* n° 2, Avril 2012, comm. 36

²⁶⁸ Voir Chapitre 6 sur la responsabilité pour dommages aux bagages

efficace, mais la mise en place des lignes directrices suffiraient à permettre une amélioration des droits²⁶⁹.

L'utilisation de l'image de la nébuleuse de normes est parfaitement appropriée pour décrire les sources applicables à la responsabilité du transporteur aérien. La dispersion des règles est une des raisons qui explique l'absence de clarté du droit applicable. Les sources conventionnelles forment un socle, qui s'est progressivement modernisé. L'existence de plusieurs normes conventionnelles donne une impression d'éclatement du droit multilatéral, alors que son édification répondait à une volonté d'uniformisation. Aujourd'hui, les passagers ne sont pas tous soumis aux mêmes règles en matière de responsabilité aérienne. L'immixtion du droit communautaire a permis l'avènement de nouveaux droits pour les passagers, qui en contrepartie alourdissent la responsabilité du transporteur aérien. Ce droit communautaire est dynamique et en recherche constante d'amélioration. Les règlements donnent lieu tous les cinq ans à une communication de la Commission européenne, qui évalue l'efficacité et l'exécution des mesures mises en place.

Il n'existe pas un tel mécanisme avec le droit conventionnel, ce qui est regrettable, car il aurait mis en évidence la désuétude du système. Ce regard de la Commission sur l'effectivité des règlements explique le dynamisme du droit communautaire dans l'amélioration des droits des passagers. Ce perfectionnement constant de la réglementation risque de déséquilibrer l'apport du droit conventionnel. Cependant une critique peut être soulevée, l'absence de regroupement de ces règlements dans un seul. Cette production normative manque de structuration, alors que pour d'autres domaines, le législateur procède à des regroupements de règlements en « paquet ».

Par exemple, le troisième paquet sur la libéralisation du transport aérien en 1992 regroupait trois règlements²⁷⁰. Il aurait été très utile de créer un paquet « Droits des passagers aériens » afin de faciliter l'identification des normes. Nous avons cherché à identifier ces sources, dans le prochain chapitre il s'agira de comprendre comment ces normes s'articulent entre elle.

269 Avis CESE, *Le fonctionnement et l'application des droits acquis des usagers des transports aériens* : JOUE n° C24, 28 janv. 2012, p. 125

270 Accord « ciel ouvert » qui regroupe les règlements 2407/92, 2408/92 et 2409/92. Cela a permis une harmonisation des réglementations en matière de licences des transporteurs aériens et la libre concurrence des transporteurs aériens européens pour les liaisons aériennes intra-européennes, la liberté d'établissement des prix des billets d'avion pour les passagers et du fret.

Chapitre 2 : L'approche dynamique des rapports entretenus entre les sources applicables à la responsabilité du transporteur aérien à l'égard de son passager

La particularité des normes applicables à la responsabilité du transporteur aérien est leur dispersion sur trois ordres juridiques. Il est important de comprendre les rapports qu'entretiennent les sources entre elles. L'articulation des normes s'appuie sur un double mécanisme : une hiérarchisation et une complémentarité. Pour autant, comme dans toute relation, il peut exister des contrariétés. (Section 1). Le dynamisme des sources s'exprime également dans leur capacité à s'influencer mutuellement (Section 2).

Section 1 : Entre complémentarité et contrariété, la vision articulée et hiérarchisée des sources applicables à la responsabilité du transporteur aérien à l'égard de son passager.

1§ La structure hiérarchisée des sources

En droit français, les conventions internationales ont une force juridique supérieure aux lois. Le droit conventionnel applicable à la responsabilité du transporteur aérien n'est pas unifié, la question des conflits au sein même du droit conventionnel doit être abordée (A), avant de pour hiérarchiser les normes (B).

A. Un droit conventionnel à plusieurs vitesses

1. Les conflits entre les conventions applicables

Comme nous l'avons précédemment évoqué, il n'y pas de procédure de dénonciation de la Convention de Varsovie. La coexistence dans l'ordre juridique de deux conventions applicables en matière de responsabilité du transporteur aérien peut paraître assez déroutante. Mais nous allons voir que nous avons face à nous un droit conventionnel à plusieurs vitesses. Certains États ont signé la Convention de Varsovie originel de 1929 mais pas la version

amendée par le protocole de La Haye ni même la Convention de Montréal. D'autres ont signés les protocoles additionnels de Montréal mais pas la Convention de Montréal de 1999.

C'est pour cette raison qu'il convient de combattre l'idée que la Convention de Varsovie serait vouée à disparaître. Laurent Chassot dans son étude récente sur « *Les sources de la responsabilité du transporteur aérien international entre conflit et complémentarité, la Convention de Montréal et son interaction avec le droit européen et national* » estime qu'à moyen terme la Convention de Montréal devrait supplanter et rendre obsolète le système varsovien²⁷¹. Il explique que la majorité des signataires de la Convention de Varsovie ont également signé la Convention de Montréal. Certes, mais il existe un certains nombres de pays signataires de la Convention de Varsovie qui n'ont pas signé la Convention de Montréal. Voici la liste des pays concernés : Algérie, Afghanistan, Azerbaïdjan, Angola, Biélorussie, Belize, Birmanie, Burundi, Les Comores Corée du Nord, Éthiopie, Guatemala, Grenade, Guinée Bissau, Guinée, Guinée Équatoriale, Honduras, Indonésie, Irak, Iran, Libye, Kazakhstan, Kirghizistan, Kiribati, Lesotho, Malawi, Libéria, Mauritanie, Népal, Ouganda, Ouzbékistan, Philippines, Rwanda, Le Salvador, Sierra Léone, Sri Lanka, Tunisie, Venezuela, Vietnam, Yémen, Zimbabwe. Parmi ces pays certains n'ont pas signé la version amendée de la Convention de Varsovie²⁷².

Cyril-Igor Grigorieff rappelle que le régime d'indemnisation s'intéresse peu à la nationalité de la victime, ce qui n'est pas le cas du parcours géographique emprunté par le voyageur, qui risque en cas d'accident d'être indemnisé sur la base de montrant très faibles si son voyage est soumis aux règles de la Convention de Varsovie plutôt qu'à celle de la Convention de Montréal²⁷³.

Laurent Chassot rappelle à juste titre que lorsque la Convention de Montréal et la Convention de Varsovie sont simultanément applicables, la Convention de Montréal l'emporte selon l'article 55 de cette dernière²⁷⁴.

Quid d'une situation où les parties en présence ne sont pas signataires des mêmes conventions ?

Il convient de procéder à un petit rappel de droit international public afin de pouvoir mieux appréhender les situations qui peuvent se présenter en cas d'incident ou d'accident aérien.

Un traité ou une convention internationale est définie par la Convention de Vienne comme un

271 Laurent CHASSOT, *Les sources de la responsabilité du transporteur aérien international entre conflit et complémentarité, la Convention de Montréal et son interaction avec le droit européen et national*. op., cit, p.13

272 C'est le cas pour les pays suivants : Afghanistan, Les Comores, Éthiopie, Grenade, Guinée Équatoriale, Honduras, Ouganda, Sierra Léone.

273 Cyril-Igor GRIGORIEFF, *Le régime d'indemnisation de la Convention de Montréal*, REDC 2012, p.658. Ce sont les pays non signataires qui concentrent la majorité des accidents aériens.

274 Ibid, p.14 n°26

accord écrit conclu par des États et qui produit des effets de droit international²⁷⁵. Le Traité se forme par la manifestation des volontés convergentes des États parties. Le principe coutumier de « *pacta sunt servanda* », qui a également une assise conventionnelle dans la Convention de Vienne de 1969 à l'article 26, consacre que tout traité en vigueur lie les parties et doit être exécuté par elles de bonne foi. Donc, si les parties n'ont pas adhéré à la Convention, on ne peut lui opposer cette dernière.

Dans notre cas, un passager victime ne peut contraindre l'État dont il est ressortissant à appliquer la Convention s'il n'y est pas partie. Idem, si l'État n'a pas signé les protocoles additionnels, les accords successifs ou d'autres actes internationaux. Car dans la pratique, le traité connaît différentes variantes, d'un point de vue juridique, les protocoles ont la même valeur et force juridique qu'un traité²⁷⁶. Donc, il est nécessaire d'avoir le consentement d'un État pour qu'on puisse lui opposer un protocole même si l'État en question avait signé la Convention originelle.

Les États, en général, au sein d'une conférence vont actualiser la Convention qui les lie. Mais nous avons vu qu'en matière de transport aérien, notamment quand il s'agit de clarifier les règles applicables à la responsabilité du transporteur aérien, les États freinent les initiatives. L'idéal aurait été d'insérer une clause permettant de faire adhérer les États présents lors de la Conférence initiale aux différentes modifications ultérieures, afin d'éviter que les actes améliorant la Convention initiale ne soient signés que par certains États, et créer des différences juridiques entre les passagers.

Les protocoles tentaient d'actualiser le montant de la réparation due aux passagers en cas d'accident. La Convention de Montréal de 1999 a prévu à l'article 24 une révision des limites afin réévaluer le montant des plafonds d'indemnisation, l'inflation est un élément qui varie dans le temps, cette clause de révision ne remet pas en cause la Convention, aucune renégociation des États n'est possible. Il s'agit de faire coïncider le montant des réparations avec le taux de l'inflation et éviter qu'à très long terme, les indemnités dues ne paraissent dérisoires, comme ce fut le cas avec la Convention de Varsovie.

La responsabilité du transporteur aérien est régie par une succession de traités, conventions protocoles, le passager n'est donc pas dans un système juridique uniformisé et actualisé.

Dans l'hypothèse où les deux États sont signataires de la Convention de Varsovie mais l'un seulement de la Convention de Montréal, la Convention de Varsovie sera applicable entre les

275 Article 2§1 a) de la Convention de Vienne du 23 mai 1969. La Convention de Vienne est une convention internationale instaurant un droit coutumier des Traités. Elle unifie en partie les règles applicables en matière de conventions internationales. Néanmoins, elle permet à chaque Traité ou convention de pouvoir instaurer ses propres spécificités ou de se référer au droit coutumier international.

276 Jean COMBACAU, Serge SUR, op., cit, p. 80.

parties. En allant plus loin, si l'un des États n'a pas signé la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de la Haye, la Convention de Varsovie originel de 1929 sera applicable entre les parties.

Christophe Paulin a mis en lumière cette inégalité des passagers face à la réparation.

Il prend l'exemple douloureux des accidents de juin 2009. Les ayants-droit des passagers d'Air France du vol Rio-Paris peuvent prétendre à une réparation intégrale au regard de la Convention de Montréal, avec le principe de responsabilité illimitée en cas de décès. Tandis que les ayants-droit des passagers de la compagnie Air Yemenia seront soumis à la Convention de Varsovie originelle, qui plafonne l'indemnisation à 125 000 francs or soit 7000 euros. Le plus aberrant est la possibilité pour le transporteur aérien de se libérer en prouvant son absence de faute²⁷⁷.

Il existe une multitude de combinaisons qui peuvent se présenter au passager aérien, dont celles d'un État qui n'a signé aucune convention en matière de responsabilité du transporteur aérien.

Quid des relations entre des États signataires de la Convention de Varsovie et des États non signataires ?

2. Lorsque le droit conventionnel est inexistant ou inapplicable

Il existe peu d'écrits sur ces États qui ont refusé d'être liés par la Convention de Varsovie de 1929 et les instruments suivants. Pourtant, un petit nombre d'États semble résister au droit conventionnel, c'est le cas des pays suivants ; le Burundi, Belize²⁷⁸, Birmanie, Djibouti, Érythrée, Haiti, Indonésie, Laos, Kiribati, Somalie, Tchad, Thaïlande. Parmi ses États, certains sont des destinations très prisés des ressortissants européens, **comme** la Thaïlande. Peut-on dire qu'en cas d'accident aérien à Phuket, le passager ou ses ayants droits ne seront pas soumis à la Convention de Varsovie au minimum ?

Il arrive que les opérateurs privées prennent des initiatives pour palier aux manquements des États en matière de conventions internationales. C'est le cas, pour les compagnies aériennes indonésiennes et thaïlandaises. La Convention de Varsovie ou de Montréal va se retrouver au sein du contrat de transport aérien de passager. En droit international des contrats, les parties peuvent choisir la loi applicable à leurs relations contractuelles. La Cour de Cassation le 5

²⁷⁷ Christophe. PAULIN, *La discordance des régimes d'indemnisation des victimes d'accidents de transport*, Rev. dr. des transports, septembre 2009, Repère 8.

²⁷⁸ N'a jamais signé la Convention de Varsovie, mais a adopté la Convention de Montréal le 28 mai 1999.

décembre 1910 dans l'affaire *American Trading Co* a consacré la liberté totale des parties en matière contractuelle. En effet, les parties peuvent désigner la loi applicable à la totalité ou à une partie seulement de leur contrat. En d'autres termes, les parties peuvent procéder au dépeçage du contrat entre différentes législations. Donc, les parties peuvent se référer à la Convention de Montréal **en ce qui** concerne la question de la responsabilité du transporteur aérien.

La Somalie n'est ni signataire de la convention de Varsovie ni de Montréal. Pourtant, la compagnie somalienne Jubba Airlines stipule que les relations avec les passagers sont régies par les Conventions de Varsovie, Guadalajara et Montréal²⁷⁹.

Cette méthode a également été empruntée par les opérateurs des États qui n'avaient pas signé la Convention de Montréal. C'est le cas par exemple de l'Ethiopie qui n'a pas signé la Convention de Montréal, mais dont la compagnie aérienne nationale Ethiopian Airlines a stipulé dans ses conditions générales de transport l'applicabilité de la convention de Varsovie et de la Convention de Montréal²⁸⁰.

Quid de la compagnie qui ne procède pas un renvoi au droit conventionnel et dans le cas où le droit conventionnel est inapplicable ?

Certes, cette situation peut s'avérer exceptionnelle, mais il convient de l'évoquer car le développement du transport aérien a conduit les individus à se déplacer au-delà ce qui était possible. L'immigration économique a permis à des ressortissants des pays du tiers monde de pouvoir s'installer en Europe ou en Amérique du Nord. Donc, ces personnes sont susceptibles d'emprunter des compagnies locales au travers des escales afin de rejoindre leurs pays d'origine. C'est pour cela qu'il convient de s'intéresser à ces situations certes atypiques mais qui **risquent de** se présenter lors de grands mouvements annuels. Ce fut le cas notamment dans l'accident de la compagnie Air Yemenia du 30 juin 2009 concernant des ressortissants français qui se rendaient en vacances dans leur pays d'origine, les Comores, après avoir fait escale à Sanaa au Yémen.

Prenons l'exemple de la compagnie aérienne somalienne et djiboutienne Daallo Airlines, inscrite dans la liste noire, elle ne dessert pas l'Union européenne. La Somalie et Djibouti ne sont pas signataires des Conventions de Varsovie et de Montréal. Dans les conditions

279 <http://www.jubba-airways.com/terms-of-service.aspx>

Jubba Airlines : Créée en 1998, cette compagnie assurait des vols domestiques uniquement, ensuite les entrepreneurs ont décidé d'étendre leurs liaisons régulières dans le même zone : Jubba Airways a son siège social à Mogadishou, avec des hubs à Djibouti, Kenya, Ouganda, Arabie Saoudite et aux Emirats.

280 <http://www.ethiopianairlines.com>

générales de cette compagnie qui relie Djibouti à Dubai, Mogadiscio, Jeddha ou Nairobi, il n'y aucune mention quant au droit applicable au contrat de transport aérien de personnes.

Aucune référence n'est faite aux conventions internationales, ni même au droit aérien somalien ou djiboutien. Mais ce qui se révèle le plus inquiétant pour tout passager prenant cette compagnie, c'est l'absence de responsabilité de cette dernière. En effet, elle se déclare irresponsable de la perte des bagages, ou de toute blessure du passager durant les transferts²⁸¹.

En cas de retard ou d'annulation de vol dus à des circonstances exceptionnelles, la compagnie ne fournira pas de prestations d'hôtellerie ni de vol de remplacement²⁸². Aucune précision sur le cadre de la responsabilité du transporteur aérien à l'égard de ses passagers, c'est à dire de la loi applicable ou toute clause d'élection du for. Il y a une véritable insécurité juridique pour les usagers de cette compagnie. Les usagers de la Communauté européenne peuvent être amenés à prendre ses compagnies lors des escales hors de l'Union. Cet exemple montre que le droit conventionnel n'a pas atteint l'ensemble du transport aérien international.

Dans d'autres cas, les compagnies vont établir leurs propres corpus de règles applicables à leurs relations avec le passager. C'est le cas de la compagnie indonésienne Citilink airlines qui dans la partie « Conditions et termes » explique que la compagnie appliquera la Convention de Varsovie ou la Convention de Montréal dans le cas d'un transport aérien international. Cependant si elles ne s'appliquent pas, c'est à dire dans le cas d'un transport aérien international avec un État non signataire des conventions ou dans le cas d'un vol domestique, la compagnie a édicté son propre droit qui est présenté de la manière suivante:

« **Where Warsaw Convention is not applicable:** Where your carriage is not subject to the liability rules of the Warsaw Convention, the following rules shall apply:

1. Any liability we have for Damage will be reduced by any negligence on your part which causes or contributes to the Damage in accordance with applicable law.
2. We will not be liable for Damage to Checked or Unchecked Baggage unless such Damage is caused by our negligence and such Baggage was within our control or custody.
3. Except in the case of an act or omission done with intent to cause Damage or recklessly and with knowledge that Damage would probably result, our liability in the case of Damage to Checked Baggage and Unchecked Baggage shall be limited to amount as provided for in the Fee Schedule. If the weight of the Baggage is not recorded on the Baggage Identification Tag, it is presumed that the total weight of the Checked Baggage does not exceed the applicable free baggage allowance for the class of carriage concerned. If in the case of Checked Baggage, a higher value is declared in writing pursuant to an excess valuation facility, our liability shall be limited to such higher declared value.

²⁸¹ Trajet de point à point, c'est à dire que la compagnie n'assure pas les correspondances et n'effectue donc pas de transferts de bagages.

²⁸² <http://www.daallo.com>, Termes & conditions, « Upon cancellation or delay of its flight due to any unforeseen circumstances, DAALLO will not provide or compensate for accommodation nor it will provide for any alternate mode of travel »

4. We will not be liable for any Damage arising from our compliance with applicable laws or Government rules and regulations or from your failure to comply with the same.
5. Except where other specific provision is made in these Terms & Conditions, we shall be liable to you only for recoverable compensatory damages for proven losses and costs in accordance with applicable law.
6. We are not liable for any Damage caused by your Baggage. You shall be responsible for any Damage caused by your Baggage to other persons or property, include our property.
7. We shall have no liability whatsoever for Damage to articles or items not permitted to be contained in Checked and Unchecked Baggage including but not limited to fragile or perishable items, items having a special value, such as money, jewellery, precious metals, computers, personal electronic devices, negotiable papers, securities, or other valuables, business documents, passports and other identification documents, title deeds or samples.
8. We are not responsible for any illness, or disability, including death, attributable to your physical condition or for the aggravation of such condition.
9. The contract of carriage including these Terms & Conditions and exclusions or limits of liability, applies to our authorized agents, servants, employees and representatives to the same extent as they apply to us. The total amount recoverable from us and from such authorized agents, servants, employees and representatives shall not exceed the amount of our own liability if any.
10. Nothing in these Terms & Conditions of the Conditions of Contract shall waive any exclusion or limitation of our liability under the Warsaw Convention or any other applicable Convention or applicable laws unless otherwise expressly stated by us ».

Il convient de procéder à une glose de ces dispositions afin de comprendre les fondements empruntés au droit conventionnel.

La règle n°2 consacre le principe de la faute de la victime qui permet au transporteur aérien de réduire ou de se libérer de sa responsabilité en cas de perte ou de détérioration des bagages. La faute de la victime trouve sa source dans la convention de Varsovie, mais également dans le principe anglo-saxon, « to due mitigation » l'obligation de minimiser son propre dommage.

La troisième règle s'intéresse à la responsabilité du transporteur aérien à l'égard des bagages, celle-ci ne pourra être engagée si et seulement s'il y a eu une négligence ou une faute de sa part. Donc s'il prouve qu'il a tout mis en œuvre pour éviter la réalisation du dommage, sa responsabilité ne pourra être engagée. On retrouve de nouveau, les survivances de la Convention de Varsovie en matière de responsabilité pour faute présumée.

La quatrième règle explique que la responsabilité du transporteur aérien pourra être retenu dans le cas « *d'un acte ou d'une omission commis dans l'intention de causer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement* ». Cette traduction littérale de la règle n°4 constitue la définition de la Wilful misconduct, combinée à

une limitation de responsabilité, un plafond d'indemnisation quelle que soit la valeur du bagage ou de son contenu. La compagnie indonésienne emprunte les mécanismes de la responsabilité limitée du transporteur aérien consacrée par la Convention de Varsovie et réaffirmée dans la Convention de Montréal concernant la responsabilité due aux bagages.

La compagnie dégage sa responsabilité en matière d'atteinte aux passagers lorsqu'ils ont des prédispositions médicales. En effet, la règle n°8 exclut toute responsabilité de la compagnie en cas de maladie ou de handicap, y compris le décès, qui serait attribuable à la condition physique ou de l'aggravation de cette condition. La responsabilité objective du transporteur aérien érigée par la Convention de Montréal ne trouve pas sa place dans les règles établies par la compagnie. Les malaises, ou autres altérations ne peuvent engager la responsabilité du transporteur si le passager en question était antérieurement au transport atteint d'une maladie chronique.

Selon l'article 9 du présent contrat de transport, les exclusions et limitations de responsabilité pourront être invoquées par les mandataires, les préposés, les sous-traitants de la compagnie aérienne. La compagnie explique qu'ils ne seront pas tenus des sommes au-delà desquelles la compagnie pourra être tenue. Ce principe d'opposabilité des moyens de défense est présent dans le droit conventionnel.

La dernière règle justifie le recours à cette création normative mais elle n'écarte en rien le droit conventionnel. En effet, selon la compagnie ces dispositions contractuelles ne constituent aucunement un renoncement à l'applicabilité des limitations et exclusions contenues dans la Convention de Varsovie ou dans toute autre convention ou dans le droit qui serait applicable.

Donc, ces dispositions apparaissent comme une extension du droit conventionnel lorsqu'il ne trouve pas vocation à s'appliquer.

Le droit conventionnel influence la création de normes de nature contractuelle, il est lui même une source du droit conventionnel lorsque les compagnies choisissent la Convention de Varsovie ou de Montréal pour régir la question de la responsabilité du transporteur aérien.

Il convient de s'intéresser à la question de l'interaction du droit conventionnel avec les autres sources du droit applicable à la responsabilité du transporteur aérien.

Nous avons vu dans le cas de la compagnie Citerlink que le droit conventionnel primera toujours, il n'y a aucun renoncement ou volonté d'écartier l'applicabilité des conventions.

B. La primauté du droit conventionnel sur les autres sources applicables

1. L'agencement des sources applicables à la responsabilité du transporteur aérien à travers l'analyse kelsénienne de la pyramide des normes.

Dans son célèbre ouvrage, *Théorie pure du droit*, Hans Kelsen analyse l'agencement des normes dans un système juridique. Les différentes règles existantes sont liées par un ordre hiérarchique. En effet, chaque norme tire sa validité, c'est-à-dire sa force contraignante, dans une autre norme qui lui est supérieure. Cette norme détient son pouvoir contraignant dans le respect des conditions d'édiction et de validité posée par la norme supérieure. Par exemple, la loi est valide parce qu'elle respecte les conditions d'édiction posées par la Constitution. La hiérarchisation des normes permet de résoudre au premier abord les conflits qui peuvent exister entre les différentes normes applicables à la responsabilité du transporteur aérien²⁸³.

La supériorité de la norme internationale ne fait aucun doute en droit français, les juges français donnent une priorité à la norme internationale sur la norme étatique. Lorsque le juge se trouve confronté à un conflit entre une norme internationale et une loi nationale, le juge applique l'article 55 de la Constitution qui dispose que « *les traités et accords régulièrement ratifiés ou approuvés ont dès leur publication, une autorité supérieure à celle des lois* ». Dans le cas des présentes conventions, la Convention de Varsovie a été ratifiée le 15 novembre 1932 avec une entrée en vigueur le 13 février 1933. Pour la Convention de Montréal, la ratification a eu lieu le 17 juin 2004.²⁸⁴

La Cour de Cassation dans le célèbre arrêt *Jacques Vabre* a reconnu la supériorité des Traités sur l'ensemble des lois. En l'espèce, il existait une contrariété entre le Traité de Rome du 25 mars 1957 et une disposition du code des douanes²⁸⁵. La Haute juridiction administrative suivit cette évolution dans l'importante décision *Nicolo*²⁸⁶. Le Conseil d'Etat a admis l'application d'une loi nationale en raison de sa conformité à une norme internationale, dans ce cas il s'agissait encore une fois du Traité de Rome de 1957. Ces fameuses décisions ont profondément ancré dans l'ordre juridique français la primauté de la norme internationale sur les lois nationales. Dès lors, nous n'avons aucune inquiétude sur la primauté des Conventions et protocoles applicables à la responsabilité du transporteur aérien au sein de l'ordre juridique français.

283 Pascal DEUMIER, *Introduction général au droit*, LGDJ 2011 p.294

284 Décret n°2004-578 du 17 juin 2004 portant publication de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, faite à Montréal le 28 mai 1999, JO 22 juin 2004

285 Ch. mixte. Sociétés des Cafés Jacques Vabre, GAJ civ., n°3, cité dans l'ouvrage de Pascal DEUMIER, op.cit, p.324.

286 CE, 20 octobre 1989, Rec. 190, GAJA, n°95, op.,cit. Pascal DEUMIER.

Il convient de s'intéresser aux rapports entre le droit conventionnel et le droit communautaire.

2. Le droit conventionnel au sein de l'ordre juridique communautaire

a) La participation de la Communauté à l'élaboration et à la consécration du droit conventionnel dans son ordre juridique

Le droit communautaire est également un droit hiérarchisé. Nous avons au sommet de cet ordre juridique les Traités dit « originaires », qui sont les normes supérieures d'où vont découler des normes inférieures qui vont tirer leurs pouvoirs contraignants de leurs conditions de validité et d'édiction par rapport aux premières. Le Traité sur l'Union européenne et le Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne vont définir et créer l'organisation et les compétences de l'Union européenne²⁸⁷.

Ce sont des traités au sens de la Convention de Vienne, mais une partie de la doctrine à juste titre considère que l'exécution des traités en général est abandonnée à la discrétion des États membres. Or dans l'Union européenne, les Traités originaires ont confié des véritables pouvoirs constitués à des autorités créées par les États membres selon leurs volontés. Dans le cas de l'Union européenne, les Traités ont instauré des institutions propres à leurs fonctionnements un Conseil, une Commission, un Parlement, une Cour de justice, qui ont vu le jour grâce au Traité budgétaire du 22 juillet 1975²⁸⁸. Ces Traités mettent en place un encadrement institutionnel unique, on parle de « Traités cadres », qui vont confier à l'exécutif, la Commission et le Conseil un pouvoir réglementaire. Le Parlement dispose quant à lui d'un pouvoir quasi législatif avec la procédure de codécision avec le Conseil.

Lors de la Conférence diplomatique du 10 au 28 mai 1999 à Montréal, des représentants de l'Union européenne ont participé aux négociations et à l'élaboration de la Convention. La Convention de Montréal a pris en compte cette spécificité de l'Union européenne à travers la clause « REIO/ORIE » qui consiste à accepter en tant que partie signataire des organisations d'intégration économique. Sans être nommée, cette clause offre à l'Union européenne, la faculté de signer la Convention de Montréal²⁸⁹. L'article 53 dispose que « *la présente convention sera ouverte à la signature des organisations régionales d'intégration économique* ». L'article offre une définition très édulcorée de cette organisation régionale d'intégration économique, il s'agit selon elle, « *d'une organisation constituée d'États souverains d'une région donnée qui a compétence sur certaines matières régies par la*

²⁸⁷ Jean-Louis CLERGERIE, Annie GRUBER, Patrick RAMBAUD, *l'Union européenne*, 7^{éd.} Dalloz 2008, p.115 n°161

²⁸⁸ Ibid.

²⁸⁹ Michel G. FOLLIOU, *la modernisation du système varsovien de responsabilité du transporteur, la Conférence internationale de Montréal*, op.,cit, p.436.

Convention et qui a été dûment autorisée à signer et à ratifier, accepter, approuver ou adhérer à la présente convention ». La Convention prévoit également des adaptations textuelles à cette « ORIE ». En effet, l'ORIE ne tiendra pas compte des dispositions qui font mention « d'un État partie » ou « d'États parties », ou concernant le caractère international du contrat de transport. La Communauté est dotée d'une personnalité juridique, ce qui lui permet de participer à l'élaboration de conventions internationales au même titre qu'un État²⁹⁰.

Pour Michel G. Folliot, cette clause ORIE, qui permet d'accepter en tant que signataires des organisations d'intégration économique est une complication juridique qui n'apporterait qu'une utilité relative. Il voit d'un regard sceptique cette place privilégiée de la Communauté, d'autant qu'il n'a cessé de critiquer la présence de la Commission lors des travaux préparatoires de l'IATA et de la Conférence de Montréal²⁹¹. Pour notre étude, cette clause « ORIE » combinée à la ratification de la Convention de Montréal par l'Union européenne c'est-à-dire, son incorporation dans l'ordre juridique communautaire, donne une véritable imbrication du droit international au sein du droit dérivé. Car en effet, la pratique du droit international privé à l'intérieur du droit communautaire était difficilement appréciable dans les années 2000. Aujourd'hui quelques auteurs demandent à la doctrine de se pencher de manière plus sérieuse sur l'étude du particularisme européen dans sa relation avec le droit international²⁹². L'incorporation de la Convention de Montréal dans l'ordre juridique communautaire ne fait aucun doute, mais le droit conventionnel ne se limite pas à cette dernière Convention. Il convient de s'interroger sur la place de la Convention de Varsovie et ses différents protocoles additionnels dans l'ordre juridique communautaire.

b) La place de la Convention de Varsovie dans le droit communautaire: L'arrêt Bogiatzi CJCE 22 octobre 2009.

La Convention de Varsovie n'a pas été signée par l'Union européenne, mais la totalité des États membres en sont signataires. Contrairement à la Convention de Montréal qui a été signée par l'Union qui est entrée en vigueur au sein de la Communauté. Il convient de s'interroger sur la possibilité d'invoquer la Convention de Varsovie devant une juridiction

290 Article 216 du TFUE « L'Union peut conclure un accord avec un ou plusieurs pays tiers ou organisations internationales lorsque les traités le prévoient ou lorsque la conclusion d'un accord, soit est nécessaire pour réaliser, dans le cadre des politiques de l'Union, l'un des objectifs visés par les traités, soit est prévue dans un acte juridique contraignant de l'Union, soit encore est susceptible d'affecter des règles communes ou d'en altérer la portée. Les accords conclus par l'Union lient les États membres et institutions de l'Union européenne. »

291 Michel G. FOLLIOU, op., cit, p.436.

292 Mathias FORTEAU, *La contribution de l'Union européenne au développement du droit international général. Les limites du particularisme*, Clunet n°3, juillet 2010 chronique n°4.

communautaire ?

Dans l'affaire Bogiatzi, la CJCE a été saisie de questions préjudicielles concernant un litige national relatif à une action en responsabilité contre un transporteur aérien luxembourgeois. Le passager a été victime d'un accident survenu lors de la procédure d'embarquement sur un vol intra-communautaire. La première question préjudicielle portée par la Cour de Cassation luxembourgeoise concerne la place de la Convention de Varsovie de 1929 ainsi que de la version amendée de la Haye de 1955, dans l'ordre juridique communautaire. La Convention de Varsovie ne fait pas partie des normes de l'ordre juridique communautaire, donc la CJCE n'a pas compétence pour l'interpréter au titre de l'article 234 TFUE²⁹³.

La seconde question était de savoir, quel que soit le dénouement de la première question, si la Convention de Varsovie pouvait s'appliquer pour compléter le régime applicable à la responsabilité du transporteur aérien.

Avant d'entrer dans le fond du débat, il convient de rappeler que la Communauté n'a pas assumé l'intégralité des compétences précédemment exercées par les États membres dans le domaine d'application de la Convention de Varsovie²⁹⁴.

En effet, la Cour relève que dans le domaine de la Convention, c'est-à-dire dans le transport aérien international de personnes, de bagages et de marchandises, la Communauté avait à l'époque du litige adopté trois règlements, mais ces règlements ne couvrent pas « *l'intégralité des compétences précédemment exercées par les États membres dans le domaine d'application de la Convention de Varsovie.* » Donc ce qu'il fallait c'est un transfert intégral des compétences précédemment exercées par les États membres à la Communauté²⁹⁵. La Cour va plus loin, elle estime que le seul fait que la quasi totalité des États membres étaient parties à la Convention de Varsovie ne suffit pas à lier la Communauté²⁹⁶.

Cette première vérité juridique marque néanmoins une rupture avec une jurisprudence communautaire favorable à la reprise par la Communauté des conventions internationales conclues par les États membres. L'arrêt de la CJCE *International Fruit* du 12 décembre 1972²⁹⁷ avait permis d'accepter de manière exceptionnelle la succession de la Communauté

293 Article 234 TFUE : La Cour de justice est compétente pour statuer, à titre préjudiciel: a) sur l'interprétation du présent traité; b) sur la validité et l'interprétation des actes pris par les institutions de la Communauté et par la BCE; c) sur l'interprétation des statuts des organismes créés par un acte du Conseil, lorsque ces statuts le prévoient. Lorsqu'une telle question est soulevée devant une juridiction d'un des États membres, cette juridiction peut, si elle estime qu'une décision sur ce point est nécessaire pour rendre son jugement, demander à la Cour de justice de statuer sur cette question. Lorsqu'une telle question est soulevée dans une affaire pendante devant une juridiction nationale dont les décisions ne sont pas susceptibles d'un recours juridictionnel de droit interne, cette juridiction est tenue de saisir la Cour de justice.

294 CJCE 22 octobre 2009, aff. *Bogiatzi contre Deutscher Luftpool e. a.* C-301/08, points 32-34.

295 Ibid.

296 Ibid.

297 CJCE, 12 déc. 1972, aff. jtes 21/72 à 24/72, *International Fruit Co. et a.* : Rec. CJCE 1972, p. 1219

aux obligations souscrites par ses États membres dans le cadre d'accords antérieurs²⁹⁸. Cette reprise apparaissait évidente dans le cadre de la jurisprudence *International Fruit*, la Communauté devait reprendre l'intégralité des accords du GATT. L'objectif était d'assurer une cohérence des engagements souscrits par les États membres lors de la présentation du traité communautaire aux parties contractantes. Ici on aurait pu reprendre la Convention de Varsovie, mais l'adhésion de la Communauté à la Convention de Montréal semblait plus appropriée pour la défense des intérêts des passagers. Donc la Communauté pouvait consacrer l'effet obligatoire de la Convention de Varsovie bien que cette dernière ne fasse pas partie de l'ordre juridique communautaire.

Mais la CJCE a choisi de se positionner autrement, il n'est pas question de donner un effet contraignant à la Convention de Varsovie, mais au contraire de lui permettre son opposabilité dans l'ordre juridique communautaire. On en arrive à la résolution de la seconde question préjudicielle.

Dans l'arrêt *Bogiatzi*, la CJCE a considéré que le règlement n°2027/1997 relatif à la responsabilité du transporteur aérien en cas d'accident doit être interprété dans le sens qu'il ne s'oppose pas à l'application de l'article 29 de la Convention de Varsovie. Le deuxième et quatrième considérant du règlement n°2027/97 ainsi son article 2§2 n'écartent pas l'application de la Convention de Varsovie²⁹⁹. La Cour va plus loin, elle estime que si le règlement ne met pas la Convention de Varsovie de côté dans le but d'augmenter le niveau de protection des passagers, cette protection implique la complémentarité et l'équivalence du règlement avec le système conventionnel. Les travaux préparatoires du règlement montrent que les articles réglementaires avaient pour objectif d'améliorer le niveau de protection des passagers victimes d'accidents aériens en se substituant à certaines dispositions de la Convention de Varsovie³⁰⁰. En suivant ce raisonnement, l'article 29 de la Convention de Varsovie ne traite qu'une partie de la mise en œuvre de la responsabilité en cas d'accidents, et

298 Julie DUPONT-LASSALLE, *Accords conclus par les États membres en matière de transports aériens*, Europe n° 1, Janvier 2010, comm. 4

299 **Le règlement n°2027/97 : 2ème considérant** que les règles en matière de responsabilité en cas d'accident sont régies par la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, ou par cette convention telle qu'elle a été modifiée à La Haye le 28 septembre 1955 et par la convention de Guadalajara du 18 septembre 1961, selon la convention qui est applicable dans le cas d'espèce, chacune étant dénommée ci-après «convention de Varsovie» que la convention de Varsovie est appliquée dans le monde entier au profit tant des voyageurs que des transporteurs aériens; **4ème considérant** en outre que la convention de Varsovie ne s'applique qu'aux transports internationaux; que la distinction entre transports nationaux et internationaux n'existe plus dans le marché intérieur de l'aviation; qu'il convient donc que la nature et le degré de responsabilité soient identiques pour les transports nationaux et les transports internationaux; **Article 2§2 du règlement 2027/1997** : Les notions contenues dans le présent règlement qui ne sont pas définies au paragraphe 1 sont équivalentes à celles utilisées dans la convention de Varsovie.

300 CJCE 22 octobre 2009, aff. *Bogiatzi contre Deutscher Luftpool* e. a. C-301/08, point 41.

cette disposition n'a pas fait l'objet d'un rejet par le règlement communautaire³⁰¹.

La question de la prescription ne fait pas partie de la catégorie des dispositions dont le législateur communautaire a souhaité écarter l'application³⁰².

La Convention de Varsovie ne fait pas partie de l'ordre juridique communautaire, mais néanmoins elle ne doit pas être rejetée. La CJCE a choisi de donner une place à la Convention de Varsovie dans l'ordre juridique à travers la possibilité pour les particuliers de l'invoquer si et seulement leur niveau de protection n'est pas affecté. En réalité, il s'agit d'une solution opportuniste car le règlement n°2027/97 n'intervient sur la question du délai de déchéance de l'action contre le transporteur aérien. La reprise du délai de deux ans par la Convention de Montréal, qui est dans l'ordre juridique communautaire, n'affectait pas la protection des intérêts des passagers aériens.

Cette décision Bogiatzi inscrit indirectement la Convention de Varsovie dans l'ordre juridique communautaire en permettant son opposabilité. Jean-Sylvestre Bergé explique que la Convention est opposable à l'ordre juridique européen dès que ce dernier a fait le choix d'inscrire ses solutions juridiques propres dans la continuité de l'instrument juridique³⁰³.

Cette décision montre que la Convention de Varsovie n'a pas fini de générer des débats doctrinaux, on en revient toujours à l'allusion de plusieurs auteurs à la fin rapide ou à court terme de la disparition de cette Convention historique.

Pour Jean-Sylvestre Bergé, cette opposabilité réside dans les fondements même du contrat de transport. La Convention de Varsovie fait partie du cadre juridique de référence du contrat de transport. La réglementation européenne en matière de transport aérien s'est fondé sur cette Convention, c'est-à-dire sur ce cadre juridique de référence, pour élaborer sa propre réglementation³⁰⁴. On retrouve le respect des anciennes conventions, qui vont constituer une forme de contrainte au juge communautaire, qui devra appliquer cette Convention, certes dépassée, mais qui semble survivre aux nouvelles réglementations communautaires. Le juge communautaire va plus loin dans son attachement à la Convention de Varsovie, il assure que le règlement pourra être mis en œuvre à travers le prisme de la Convention de Varsovie. Cette décision montre que la Convention de Varsovie n'est finalement pas vouée à disparaître, on constate au contraire une certaine survivance.

Aujourd'hui, l'approche des normes applicables à la responsabilité du transporteur aérien à l'égard de son passager n'est plus seulement perceptible à travers la hiérarchisation. L'arrêt

301 Ibid, point 45.

302 Loïc GRARD, *Obligation de sécurité du transporteur aérien : éclairage sur les rôles respectifs de la Convention de Varsovie et la législation européenne*, Revue de droit des transport n°12, Décembre 2009, comm.250

303 Jean-Sylvestre BERGÉ, *L'application du droit national, international, et européen*, Dalloz, 2013, p.109.

304 Ibid, p.192.

Bogiatzi a mis en lumière que les sources doivent s'appréhender de manière combinée.

2§. La complémentarité matérielle des sources applicables à la responsabilité du transporteur aérien

Le droit applicable à la responsabilité du transporteur aérien s'apprécie à travers le rapprochement des différentes normes. L'association de ces règles produit des résultats différents en fonction des combinaisons choisies (A). Le juge est au premier plan pour évaluer la portée de ces imbrications (B).

A. La vision kaléidoscopique des sources applicables à la responsabilité du transporteur

Pourquoi choisir imager les sources à travers la figure du kaléidoscope ?

Le kaléidoscope est un tube de miroirs colorés qui réfléchit des lumières à l'infini. La combinaison des miroirs avec la lumière conduit à une infinie de possibilités. Transposons ce phénomène à la combinaison des droits, leur superposition offre une vision kaléidoscopique dans la mesure où l'agencement et l'organisation des sources produisent de manière combinée des résultats qui n'auraient pu être atteints s'il étaient présentés de manière dissociée.

Nous sommes dans une approche de complémentarité des sources, selon Jean-Sylvestre Bergé, cette possibilité permet d'obtenir un résultat différent de celui qui aurait été atteint par l'application dissociée de chacune des sources³⁰⁵. L'internationalisation croissante du droit, sa communautarisation permanente, ainsi que la survivance du particularisme du droit national vont conduire à voir de plus en plus ce genre de situation. Notamment dans le cas de la responsabilité aérienne qui par nature est internationale, en fonction des spécificités des droits nationaux, on sera amené à constater une pluralité des solutions, ce qui va à l'encontre de l'effort d'uniformisation conduit par la Convention de Montréal.

Reprenons le cas évoqué précédemment dans l'affaire Bogiatzi, il y a une application simultanée du droit conventionnel, communautaire et du droit national. Nous avons la Convention de Varsovie 1929 dans sa version amendée de la Haye de 1955, le règlement n°2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident et le droit national sur les dispositions liées à la procédure.

Les règles de procédure issues du droit interne vont permettre à la victime d'introduire une

305 Ibid, p.138

action en justice devant un juge national. Jean-Sylvestre Bergé note justement que c'est le droit national qui a permis à la passagère Mme Bogiatzi de pouvoir revendiquer ses droits devant une juridiction³⁰⁶. Cette procédure étant lancée, elle a garanti à la demanderesse l'utilisation de l'ensemble des voies de recours devant les juridictions internes, c'est-à-dire en appel et en cassation, puis devant la juridiction communautaire. Concernant, le fond même des droits revendiqués, l'action en responsabilité est régie par le règlement 2027/1997, mais la question de la prescription relève de la Convention de Varsovie, qui a instauré un délai préfixe de 2 ans. Or l'action a été intentée cinq ans après l'accident. Nous avons vu que la CJCE en décidant que la Convention de Varsovie était opposable, a conduit à une superposition des normes. Chacun des droits avait son domaine de compétence, le droit national offre à la victime de pouvoir revendiquer ses droits en permettant la saisine du juge, le droit communautaire donne à l'action son fondement juridique, le droit international dans notre espèce, pose le délai préfixe. Le droit interne assure la mise en œuvre de la responsabilité, le droit international et le droit européen de manière combinée vont donner la solution au litige. C'est ce raisonnement à travers le kaléidoscope qui donne un résultat unique, l'application cumulative de droits s'apparente à la superposition des lumières qui offre des combinaisons variées. Si on avait appliqué seulement deux droits sur les trois, la solution aurait été différente. L'absence de délai préfixe dans le droit communautaire aurait conduit le juge à renvoyer au droit national. On constate une distribution des compétences à travers ces trois ordres juridiques. La mise en œuvre de la responsabilité, la définition de la faute, la qualification des dommages subis par les passagers, les modalités d'évaluation des préjudices font parties des domaines qui ne sont pas résolus par le droit conventionnel. Rappelons que la Convention n'est là que pour unifier que « certaines règles » applicable à la responsabilité du transporteur aérien. Ensuite, le droit communautaire exploite certains vides juridiques ou précise certaines dispositions dans le but d'atteindre une protection optimale des passagers européens. A travers ces explications, nous montrons qu'il est préférable de voir ces sources dans une perspective de complémentarité plutôt que de hiérarchisation.

La responsabilité du transporteur aérien fait partie de ces matières qui font interagir plusieurs droits, qui sont complémentaires. Il convient de s'intéresser aux conséquences de cette complémentarité sur les solutions juridiques.

Jean-Sylvestre Bergé considère que l'invocabilité d'un droit international non applicable dans le système juridique de l'Union européenne illustre la recherche « d'un effet global ». Que faut-il entendre par « effet global » ?

Dans notre fameux arrêt Bogiatzi, la Cour de justice interprète son propre droit, le droit

³⁰⁶ Ibid, p.138.

matériel de l'Union européenne dans la perspective de son application à des situations internes, afin de permettre la résolution des litiges devant les juridictions nationales. Mais ces situations internes ont une dimension internationale, c'est-à-dire que des normes de droit international ont vocation à s'appliquer, alors même que le droit européen n'a aucune emprise sur ce droit international, dans la mesure où ce dernier ne peut l'interpréter car il ne fait pas partie de son ordre juridique. Pour notre auteur, c'est cette prise en compte du droit international non applicable dans un contexte interne qui traduit cette volonté de la CJCE de rechercher un « effet global ».³⁰⁷ Il s'agit d'une imbrication des droits à plusieurs degrés.

L'effet global est en réalité une forme d'anticipation, car le juge recherche à maîtriser les effets produits par ce droit international sur le droit communautaire à travers le droit national. Cette complémentarité des sources peut être un frein à l'action des passagers. Dans la mesure où les juridictions nationales vont surseoir à statuer en attendant la résolution de la question préjudicielle introduites par les cours suprêmes des États membres, le passager évitera d'entrer dans une procédure longue pour des litiges liés par exemple à une mauvaise exécution du contrat de transport. Néanmoins, cette imbrication des sources renforce les droits des passagers en assurant des solutions combinées à l'ensemble des droits. On arrive à une utilisation optimale de l'ensemble des sources applicables à la responsabilité du transporteur aérien.

B. Le rôle primordiale du juge communautaire dans l'imbrication du droit international privé au sein du droit européen dérivé

Dans le cas de la responsabilité du transporteur aérien, le juge communautaire devra prendre en compte le droit international applicable, qui fait partie de son ordre juridique mais également le droit international non applicable mais qui lie les États membres et qui peut être invoqué par les concitoyens européens. Les questions préjudicielles vont conduire le juge à rechercher « l'effet global ».

Cette hégémonie du juge communautaire est le résultat de cette intégration du droit international dans l'ordre juridique communautaire, puisqu'il est en mesure d'interpréter des dispositions de droit uniforme. Pour Vincent Grellière, ce pouvoir prive la Cour de Cassation « de belles questions comme la nature biennale de déchéance ou les critères d'appréciation de la faute inexcusable »³⁰⁸.

Le juge communautaire est sollicité pour offrir des solutions combinées dans les cas

³⁰⁷ Ibid, p.160.

³⁰⁸ Vincent GRELLIERE, La responsabilité du transporteur aérien interne, op., cit, LPA aout 2006 n°215, p.2.

d'interaction du droit international et européen, mais il doit également faire face à vingt-sept droits nationaux. Ces sources peuvent se révéler être une véritable contrainte pour le juge communautaire, puisqu'il doit utiliser les méthodes du droit international privé au sein du droit communautaire, ce qui n'est pas une chose aisée, car il faut appréhender la pratique du droit international privé à l'intérieur du droit européen. Les juges nationaux sont familiarisés à la pratique du droit international privé notamment avec la résolution des conflits de lois et de juridictions. Les Conventions en présence offrent des solutions uniformes afin d'éviter ces conflits. Mais il n'en reste pas moins, que le juge doit dans une certaine mesure interpréter ces règles au regard d'un droit communautaire qui est de plus en plus abouti. Le régionalisme permet de soustraire à l'application du droit commun certaines matières, aujourd'hui on constate un renforcement de cette intervention de l'Union européenne. Les domaines non évoqués dans le droit conventionnel, vont être de manière concurrente et complémentaire assurés par le droit national et communautaire. Dès lors le juge communautaire apparaît comme un acteur de premier plan à travers la question préjudicielle, le juge national se charge de faire la navette, et de réceptionner l'interprétation³⁰⁹.

Mais au delà, dans le cas de la responsabilité du transporteur aérien, le juge permet à l'image de ce domaine « la circulation des systèmes juridiques », et va plus loin en permettant l'invocabilité d'un droit international non applicable. Le juge doit gérer un ordre juridique européen et international mais également d'autres conventions internationales qui lui sont extérieures.

Les développements ultérieurs vont montrer la place centrale de cet acteur dans la mise en place d'une jurisprudence dynamique dans le domaine de la responsabilité du transporteur aérien tout en combinant l'ensemble des sources applicables.

L'autre aspect du juge communautaire réside dans sa volonté d'éviter tout conflit ou contrariété entre les sources en présence. Dans l'arrêt Bogiatzi, le juge explique que « *la protection implique la complémentarité et l'équivalence dudit règlement avec le système conventionnel* », il appréhende ces deux sources écrites du droit international et européen dans une perspective non hiérarchisée, les notions « *d'équivalence* » et de « *complémentarité* » montre une volonté d'assurer une forme d'harmonie³¹⁰. Néanmoins, il convient de relever que cette aspiration de convergences des sources, de complémentarité des droits et d'équivalence n'a pas empêché l'émergence de conflits entre les droits. Des contrariétés sont apparues entre

309 Jean-Sylvestre BERGÉ, *De la hiérarchie des normes au droit hiérarchisé : figures pratiques de l'application du droit à différents niveaux*, Journal du droit international (Clunet) n° 1, Janvier 2013, doctr. 1

310 CJCE 22 octobre 2009, aff. Bogiatzi contre Deutscher Luftpool e. a. C-301/08, point 43 ; cf également Jean-Sylvestre BERGÉ, *La place respective et de la hiérarchisation du droit international et européen : réflexion au départ de quatre cas*, Journal de droit international (Clunet) 2010, n°3

les sources, il est essentiel d'étudier cet aspect, et de voir comment les systèmes juridiques sont intervenus pour atténuer ou effacer les divergences entre les sources applicables à la responsabilité du transporteur aérien.

3§ La contrariété hypothétique des sources applicables à la responsabilité du transporteur

Avant même la formation du droit communautaire dérivé ou du droit national, les législateurs aménagent leurs ordres juridiques pour permettre l'application du droit conventionnel. Les contrariétés sont ainsi résolues en amont (A). Mais il arrive que les divergences apparaissent après la création de la norme, le juge intervient alors pour vérifier la réalité des contrariétés (B).

A. La prévention de la contrariété

1. Les origines du règlement 2027/1997 : la contrariété de la Convention de Varsovie avec la création d'un marché intérieur commun du transport aérien

La création d'un marché intérieur aérien en 1992 pousse la Commission à envisager une réglementation propre à la Communauté³¹¹. Les travaux préparatoires de la Commission en 1996 montrent que la communauté doit intervenir pour unifier et harmoniser les législations applicables en matière d'accidents aériens. Cette harmonisation doit également faire face à une norme supérieure qui s'applique dans la quasi totalité des États membres : la Convention de Varsovie et ses protocoles modificatifs. Rappelons que cette Convention ne fait pas partie de l'ordre juridique de la Communauté. Pourquoi légiférer alors qu'il existe une Convention internationale qui instaure des règles uniformes et qui s'applique à la responsabilité du transporteur aérien en cas d'accident.

Plusieurs considérants ont été soulevés par la Commission afin de justifier son intervention. Dans un premier temps, elle constate que les limites fixées par la Convention en terme d'indemnisation en cas de mort ou blessures sont trop basses compte tenu des évolutions sociales et économiques. Cette faiblesse a conduit certains États à fixer d'autres limites pécuniaires supérieures, d'autres ont choisi de ne pas intervenir³¹². Cette distorsion entre les

311 Les règlements (CEE) n°2407/92 et n°2408/92 ont institué un marché intérieur aérien, ils furent modifiés par l'adhésion de l'Autriche, la Finlande et de la Suède et unifiés par un règlement unique (CEE) n°2409/93 du Conseil, publié au JO L 240 24 août 1992, p.15.

312 COM (95) 724 final – 95/0359 (SYN), Proposition de règlement (CE) du Conseil relatif à la Responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, (96/C 104/11), présentée par la Commission le 15 février 1996.

législations étaient dès lors une source d'inégalité juridique entre les concitoyens de la Communauté. La Commission estime qu'un règlement communautaire harmoniserait le régime applicable à la responsabilité du transporteur aérien.

Le second point abordé par la Commission concerne le champs d'application de la Convention de Varsovie. En effet, dans son article 1§1, la Convention s'applique à « tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération ». Or la création d'un marché intérieur aérien a pour objectif de supprimer toute différence entre les transports domestiques et internationaux³¹³. On parlera plutôt de vol intra-communautaire pour tout transport qui s'effectuera à l'intérieur de la Communauté. La nature même de la Construction européenne entraine en conflit avec l'essence de la Convention de Varsovie.

Mais la Commission s'est bien gardé de le présenter de la sorte, surtout que la Convention ne faisait pas partie des précédents que la Communauté a choisi de reprendre. La Commission préfère montrer que son interventionnisme est lié à des questions de sécurité juridique des usagers du transport aérien.

Cependant cette volonté d'unifier le secteur de l'aérien n'est sans conséquence, l'intervention de la Communauté heurte au plus haut point l'OACI. La proposition de règlement relatif à la responsabilité du transporteur aérien en cas d'accident ne se limite pas aux transporteurs communautaires, mais à tout transporteur qui dessert la Communauté. Dès lors, il existait des tensions dans le fait d'imposer des réglementations à des compagnies non communautaires. Dans le même sens, la Communauté a envisagé l'introduction d'une fiscalité européenne propre au secteur de l'aérien. L'objectif était de taxer tous les vols en provenance ou à destination de l'Union européenne. Lors des travaux préparatoires, la question s'est posé de savoir si l'Union est habilitée à introduire une réglementation applicable à des compagnies des pays tiers. C'est cette même problématique qui a été soulevée dans le cadre de la proposition sur la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident. Le service juridique du Conseil a répondu par la négative, il était inconcevable d'imposer une réglementation aérienne propre à l'Union européenne à des compagnies provenant d'États non membres³¹⁴.

La seconde version de la proposition de règlement prend en compte cette spécificité, son article 5§3 explique que les transporteurs aériens établis à l'extérieur de la Communauté devront à l'achat du billet informer les passagers aux comptoirs d'embarquement situés sur le

313 Ibid, p.1.

314 Aziz BEN MARZOUK, *Transport aérien ; Prévenir les distorsions de concurrence* Bulletin des Transports et de la Logistique 1997 - n°2693 du 10/02/1997

territoire d'un État membre du droit applicable. Sous la forme d'un formulaire, les voyageurs seront informés de leurs conditions, mais surtout la limite pécuniaire devra figurer sur le formulaire ainsi que sur le billet de transport³¹⁵.

Donc, l'harmonisation voulue n'est pas sans conséquence, les compagnies aériennes non communautaires ne seront pas soumises à cette législation communautaire. Il convient de voir le contenu de la version originelle du règlement n°2027/1997.

2. Le texte originel du règlement n°2027/1997 et sa contrariété avec la Convention de Varsovie

Les Quinze États membres de l'époque ont décidé d'adopter la proposition de règlement relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident.

Ce règlement a augmenté les limites de la responsabilité du transporteur aérien en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un passager. Elle consacre une responsabilité absolue jusqu'à 100 000 DTS. Au-delà, les passagers ont droit à une responsabilité illimitée avec les possibilités de recours prévues par la Convention de Varsovie³¹⁶.

On constate que la majorité des dispositions de ce règlement puisent leurs sources dans les accords MIA-IIA appelés « Accords IATA »³¹⁷, qui suppriment les plafonds en cas d'accident, le règlement vide l'article 17 de la Convention de Varsovie de sa substance concernant le plafonnement en cas lésions corporelles ou de mort³¹⁸. Rappelons la critique faite par Michel G. Folliot concernant la présence de la Commission lors des travaux préparatoires de l'IATA aux accords MIA-IIA en 1995 et 1996. Il n'hésite pas à expliquer ce mimétisme de manière assez brutale, « *l'organe bruxellois n'étant pas accoutumé à produire de lui-même, sans l'aide de consultant de tout poil, des textes réglementaires achevés* »³¹⁹. Donc, l'Union européenne n'était pas en mesure de rédiger de sa propre initiative un règlement à la mesure de son ambition d'harmonisation et d'amélioration des droits des passagers européens. Il convient de

315 Proposition de règlement (CE) du Conseil relatif à la Responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, (96/C 104/11), p.1

316 Aziz BEN MARZOUK, *Le Conseil des ministres des Transports de l'UE vient d'adopter deux mesures concernant le secteur aérien : aggravation de la responsabilité en cas d'accident d'avion et limitation de l'exploitation de certains aéronefs*, BTL1997 - n°2724 du 20/10/1997.

317 Les accords Intercarriers Agreements du 30 octobre 1995, et les Measures for Implementation of the IIA, 2 avril 1996. Notions vues précédemment dans le chapitre 1, p., cf également « Un nouvel accord IATA sur la responsabilité des transporteurs envers les passagers » RFDA vol. 204, n°octobre-décembre 1997, p.405-407.b

318 Jean-Pierre TOSI, *Jcl Transport, Fasc. 460-10 : Transport aérien, – Sources du droit applicable . – Titre de transport . – Cas et conditions de la responsabilité civile du transporteur*, n°10 accords IATA

319 Michel G. FOLLIOU, op. Cit, p. 415.

ne pas partager cette opinion dans la mesure où certaines dispositions sont d'origine purement communautaire, notamment les règles concernant les paiements anticipés, l'inscription de dispositions du règlement à l'intérieur des conditions générales de transport afin d'informer les usagers des limites de responsabilité, le choix des compagnies non communautaires de choisir entre l'inscription du règlement ou d'établir leurs propres conditions qui devront également faire l'objet d'une information auprès des passagers européens³²⁰. Donc, l'Union européenne a instauré un droit propre influencé par les accords IATA mais adaptés aux besoins de la communauté.

On peut considérer cette avancée comme une forme de contrariété du droit communautaire avec le droit conventionnel. En effet, si on reprend les textes fondateurs de l'Union européenne comme le Traité de Rome, on constate que l'article 234 garantissait les droits et obligations découlant des engagements internationaux antérieurs au Traité, ils ne devaient pas être affectés par l'application du Traité, c'est-à-dire, que le droit communautaire ne devait pas entraver les droits et obligations découlant de la Convention de Varsovie, dans la mesure où celle-ci est antérieure au Traité de Rome. Rappelons qu'à l'époque du règlement n°2027/1997, le règlement Rome I n'était pas en vigueur. Donc, on peut relever que le droit communautaire n'a pas seulement soustrait une partie des compétences à la Convention de Varsovie, mais qu'il serait entré en conflit avec son propre socle législatif.

Cette contrariété au sein même du bloc communautaire n'a pas été soulevée par les institutions européennes, aucun recours n'a été formé par les compagnies aériennes, ni même par l'IATA. On peut estimer que cette contrariété n'affecte pas le règlement en lui-même dans la mesure où la Convention de Varsovie ne fait pas partie de l'ordre juridique de l'Union européenne. Certes il y a l'ancienneté de la Convention sur le Traité de Rome. Mais d'un autre point de vue, les États membres sont signataires du Traité de Rome et de la Convention de Varsovie. Il convient de se référer à l'article 234 du Traité de Rome afin de comprendre pourquoi cette contrariété n'a jamais été soulevée³²¹. C'est aux États membres liés par la Convention de

320 Jean-Pierre TOSI, op. Cit, n°10.

321 L'article 234 du Traité de Rome : « Les droits et obligations résultant de conventions conclues antérieurement au 1er janvier 1958 ou, pour les États adhérents, antérieurement à la date de leur adhésion, entre un ou plusieurs États membres, d'une part, et un ou plusieurs États tiers, d'autre part, ne sont pas affectés par les dispositions du présent traité.

Dans la mesure où ces conventions ne sont pas compatibles avec le présent traité, le ou les États membres en cause recourent à tous les moyens appropriés pour éliminer les incompatibilités constatées. En cas de besoin, les États membres se prêtent une assistance mutuelle en vue d'arriver à cette fin et adoptent le cas échéant une attitude commune.

Dans l'application des conventions visées au premier alinéa, les États membres tiennent compte du fait que les avantages consentis dans le présent traité par chacun des États membres font partie intégrante de l'établissement de la Communauté et sont, de ce fait, inséparablement liés à la création d'institutions communes, à l'attribution de compétences en leur faveur et à l'octroi des mêmes avantages par tous les autres États membres ».

Varsovie de remédier aux incompatibilités. Le Traité de Rome suggèrent aux États « d'adopter une position commune » de se prêter « assistance ». Ce n'est pas à la Communauté de relever la contrariété du Traité et de ce qui en découle, dans notre cas le règlement n°2027/1997 avec la Convention, il s'agit de la compétence des États membres.

Donc, si cette contrariété a existé, elle n'a jamais empêché l'application de manière combiné du règlement n°2027/1997 et de la Convention de Varsovie.

3. La contrariété entre le règlement n°2027/1997, la Convention de Varsovie et le droit national: La décision de la High Court of Justice du 21 avril 1999 Queen v. Secretary of State for environment transport and regions ex parte international air transport association

Nous avons vu précédemment que les sources applicables à la responsabilité du transporteur aérien devaient être envisagées dans une dynamique de complémentarité. Nous allons voir que cette complémentarité peut conduire à la contrariété des sources.

Le Royaume-Uni a adopté le « Air Carrier Liability Order », il s'agit d'une ordonnance adoptée le 21 juillet 1998 par le gouvernement britannique après avoir été approuvé par chacune des chambres, qui est entrée en vigueur le 17 octobre 1998³²².

La Convention de Varsovie de 1929 ainsi que le protocole de la Haye de 1955 ont été incorporés dans le droit interne anglais.

Pourquoi cette ordonnance, alors qu'au même moment est entrée en vigueur le règlement communautaire n°2027/1997 relatif à la responsabilité du transporteur aérien en cas d'accident.

Nous avons vu ce fameux article 234 du Traité de Rome qui expliquait le processus à suivre en cas de contrariété entre le droit communautaire et une convention internationale qui est antérieure au Traité de Rome. On a constaté précédemment l'existence d'une contrariété entre la Convention de Varsovie et le règlement communautaire. L'article 234 expliquait que ce sont les États qui doivent remédier aux incompatibilités entre le droit conventionnel et le droit dérivé³²³. C'est dans cette optique que le Royaume-Uni a choisi de remédier à cette incompatibilité avec l' « Air Carrier Liability Order ».

Cette ordonnance est venue modifier le « Carriage by Air Act » de 1961, le « Carriage by Air Acts Order » de 1967 et le « Licensing of Air Carriers Regulations 1992 ».

Elle vient renforcer le dispositif existant, **soit** l'ensemble des règles applicables à la responsabilité du transporteur aérien. L'ordonnance ajoute au règlement n°2027/1997 des

322 Air Carrier Liability Order, 1998 No. 1751, <http://www.legislation.gov.uk>

323 Ibid.

sanctions pénales en cas de non-conformité des compagnies aériennes aux exigences imposées en matière d'informations des passagers quant aux limites applicables en cas d'accident aérien.

Le Royaume-Uni justifie cette ordonnance par son obligation de mettre en œuvre la réglementation communautaire³²⁴. Mais elle doit également garantir son exécution et son respect au sein de son territoire, une des prérogatives donnée par le Traité de Rome est de permettre aux États membres l'usage de sanctions qui devront être «effectives, proportionnées et dissuasives ». Si l'État membre ne mettait pas en œuvre tous les moyens nécessaires pour que le règlement communautaire puisse s'appliquer de manière effective, la Commission a la possibilité de sanctionner les États récalcitrants, ou d'envisager un recours en manquement devant la CJCE. C'est cette phobie connue des sanctions financières ou de l'alourdissement de sa contribution à l'Union européenne qui a conduit le Royaume-Uni à consacrer cette ordonnance selon les Lords de la High Court.

L'IATA forme un recours contre cette ordonnance qu'elle estime contraire à la Convention de Varsovie, dans la mesure où elle crée de nouvelles obligations non prévues par cette dernière. L'objectif de cette action en justice était de contraindre la Cour a formé une question préjudicielle contre le règlement n°2024/1997. Car l'ordonnance n'était qu'un prétexte afin de démontrer la contrariété entre le droit communautaire et la Convention de Varsovie.

Les décisions de justice dans les pays de Common law sont de véritables sources doctrinales, car l'intégralité des débats entre les juges sont retranscrits, l'opinion de chacun d'eux contribue au résultat final.

Les juges soulèvent un point procédural très important : une juridiction nationale est-elle en mesure de contrôler la validité d'un règlement communautaire ?

La CJCE a considéré dans une célèbre décision que seules les juridictions européennes sont compétentes pour apprécier la légalité des actes adoptés par les institutions de l'Union européenne soit par la voie du recours en annulation, soit par la voie du renvoi en appréciation de validité³²⁵.

Les justiciables ont la possibilité d'exercer un recours en annulation sur le fondement de l'article 263 TFUE devant les juridictions de l'Union européenne contre ce règlement³²⁶.

324 Ibid, pt. 6, « *The purpose of the Order was to ensure the implementation of Council Regulation (EC) Number 2027/97 of 9 October 1997 (the Regulation) which also came into force on 17 October 1998 and takes its validity from section 2(2) of the European Communities Act 1972 which provides (...) for the purpose of implementing any Community obligation of the United Kingdom, or enabling any such obligation to be implemented, or of enabling any rights enjoyed or to be enjoyed by the United Kingdom under or by virtue of the Treaties to be exercised* ».

325 CJCE, 22 oct. 1987, aff. C-314/85, *Foto-Frost* : Rec. CJCE 1987, p. 4199, pt 12 à 20

326 Delphine DERO-BUGNY, *Cour de justice et tribunal de l'union européenne*, Journal du droit international (Clunet) n°2, Avril 2013, chron. 4

C'est sur ce fondement que la High Court explique qu'elle n'est pas compétente pour apprécier la validité du règlement 2027/1997. Il s'agit dans un **second temps** de voir si un recours en annulation est fondé ou une question préjudicielle est-elle envisageable ?

Le débat ne va pas s'articuler sur la réalité incontestable de la contrariété entre le règlement n°2027/97 et la Convention de Varsovie, mais sur la pertinence de cette contrariété. En effet, il n'y a aucune remise en cause de cette divergence entre ces deux sources, les juges estiment même que cette contrariété était nécessaire en raison de l'obsolescence de la Convention de Varsovie concernant les limites de responsabilité. Il s'agit d'une contrariété légitime mais surtout « temporaire ». Les contrariétés soulevées par les parties seront relevées et **confrontées** mais aucune solution ne sera apportée. Par exemple, l'article 20 de la Convention de Varsovie permet au transporteur d'échapper à sa responsabilité « *s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible que de telles mesures soient prises* ». Tandis que l'article 3 du règlement supprime cette possibilité pour tout dommage inférieur à 100 000 DTS.

C'est dans cette perspective, que nous avons choisi de parler de « contrariété relative » entre le règlement 2027/1997 et la Convention de Varsovie.

Les juges vont justifier cette relativité à travers le préambule du règlement, qui explique que les dispositions que le Conseil a mis en place n'ont qu'un caractère transitoire, dans la mesure où le droit dérivé est dans l'attente d'une révision imminente de la Convention de Varsovie³²⁷.

C'est dans cette optique que les juges ont refusé de porter la question préjudicielle devant la CJCE. Le caractère temporaire du règlement a conduit la Cour à faire l'économie d'une procédure longue, qui aboutirait raisonnablement postérieurement à la modification de la Convention de Varsovie, qui conduirait évidemment à la révision du règlement.

Concernant les sanctions pénales ajoutées par l'ordonnance, les juges ont estimé que le gouvernement ne pouvaient augmenter les obligations des États parties, alors que la Convention ne le prévoyait pas. Le rejet de cet ordonnance se fonde également sur la volonté d'atténuer les antagonismes afin de mieux appréhender les modifications attendues en matière de transport aérien. Donc la tentative de justifier cette ordonnance sur le fondement de l'article 234 alinéa 2 du Traité de Rome n'a pas été retenue **car** la création de nouvelles obligations non prévues dans la Convention n'a en réalité pas permis de remédier aux incompatibilités mais bien au contraire a ren**forcé** les contrariétés sur les trois niveaux d'ordres juridiques. Il n'en reste pas moins que ce sont les tribunaux nationaux qui doivent pointer les contrariétés entre les engagements internationaux antérieurs au Traité de Rome et le droit communautaire dérivé. Il s'agit d'y voir plus qu'une compétence, une alerte des États membres pour inciter

³²⁷ Ibid, point n°53

l'Union européenne à modifier son droit dérivé afin d'éviter des conflits récurrents.

L'avènement de la Convention de Montréal a permis à la Communauté de remédier à une partie des contrariétés existantes en réécrivant en totalité le règlement n°2027/1997 à la lumière du droit conventionnel.

B. Le contrôle juridictionnel de la CJCE dans la contrariété entre la Convention de Montréal et le règlement n° 261/2004.

La conformité du droit dérivé communautaire avec la Convention de Montréal semblait chose acquise à travers la modification du règlement n°2027/1997. La place de la Convention de Montréal dans l'ordre juridique communautaire a été doublement consacrée, puisque les États membres individuellement ont procédé à sa ratification et l'Union européenne disposant de la personnalité juridique a choisi de la ratifier au nom de la Communauté. Cette double imprégnation nous conforte dans l'idée que l'engagement de l'Union européenne aura pour finalité d'éviter toutes situations de contrariété entre les sources.

Pourtant, l'IATA va de nouveau contester la validité d'un règlement communautaire en raison de son atteinte à la Convention de Montréal.

1. La contrariété invoquée entre la Convention de Montréal et le règlement n° 261/2004

Ces deux associations ont introduit deux recours devant la High Court of Justice dans sa formation administrative (Queen Bench Division) contre le ministère des Transports pour demander un contrôle de légalité concernant la mise en œuvre du règlement n°261/2004.

Nous avons vu que dans le précédent recours formé par l'IATA, la High Court a choisi de ne pas surseoir à statuer, et n'a pas procédé aux renvois des questions préjudicielles devant la CJCE.

Dans cette espèce, la High Court était en présence de sept questions très délicates intervenant dans plusieurs articles du règlement n°261/2004.

L'importance de cette décision ne réside pas dans son attendu de principe mais dans les débats même concernant les contrariétés existantes entre la Convention de Montréal et le règlement.

La première contrariété soulevée par les parties s'intéresse à l'article 6 du règlement n°261/2004 qui donne des contours précis de la notion de retard au départ ou à l'arrivée d'un aéroport de la Communauté³²⁸.

³²⁸ L'article 6 du règlement n° 261/2004, intitulé «Retards» dispose que, «1. Lorsqu'un transporteur aérien effectif prévoit raisonnablement qu'un vol sera retardé par rapport à l'heure de départ prévue:

En quoi cette définition porterait-elle atteinte aux articles 19, 22 et 29 de la Convention de Montréal ?

Il convient de rappeler que l'article 19 de la Convention de Montréal consacre la responsabilité du transporteur aérien en cas de retard. L'article 22 complète cette disposition en plafonnant cette responsabilité à 4100 DTS par passager. L'article 29 encadre l'action en responsabilité en la limitant strictement aux conditions et limites imposées par la Convention, cette disposition intervient notamment pour éviter le cumul des responsabilités possibles sur d'autres fondements juridiques, qui pourraient assurer l'attribution de dommages et intérêts punitifs.

Comment le juge communautaire va-t-il procéder afin d'interpréter les dispositions de la Convention de Montréal ?

La jurisprudence de la CJCE du 20 novembre 2001 Jany donne l'esprit de l'interprétation des traités internationaux par le juge communautaire. Selon la Haute juridiction, « *un traité international doit être interprété en fonction des termes dans lesquels il est rédigé ainsi qu'à la lumière de ses objectifs* »³²⁹. Les juges choisissent de se fonder sur l'article 31 de la convention de Vienne sur le droit des traités du 23 mai 1969 qui dispose « *qu'un traité doit être interprété de bonne foi, suivant le sens ordinaire à attribuer à ses termes dans leur contexte, et à la lumière de son objet et de son but* ».

Les juges disposent d'une partie importante de la Convention qui permet de dégager l'essence de celle-ci : le préambule. En effet, le troisième alinéa du Préambule reconnaît « *l'importance d'assurer la protection des intérêts des consommateurs dans le transport aérien international et la nécessité d'une indemnisation équitable fondée sur le principe de réparation* ».

Selon la Cour, la portée des articles 19, 22 et 29 réside dans ce préambule, dans la mesure où ils assurent une protection des usagers en matière de retard mais également la possibilité d'obtenir la réparation du préjudice du retard dans la limite de 4100 DTS.

Le règlement n°261/2004 a aussi pour objectif la protection des consommateurs usagers, l'indemnisation d'office en cas de retard et l'amélioration des droits des passagers.

On arrive à une convergence des intérêts entre le droit communautaire et le droit

a) de deux heures ou plus pour tous les vols de 1 500 kilomètres ou moins, ou

b) de trois heures ou plus pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1 500 km et pour tous les autres vols de 1 500 à 3 500 km, ou

c) de quatre heures ou plus pour tous les vols qui ne relèvent pas des points a) ou b),

les passagers se voient proposer par le transporteur aérien effectif:

i) l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, point a), et paragraphe 2, et

ii) lorsque l'heure de départ raisonnablement attendue est au moins le jour suivant l'heure de départ initialement annoncée, l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, points b) et c), et

iii) lorsque le retard est d'au moins cinq heures, l'assistance prévue à l'article 8, paragraphe 1, point a).

329 CJCE, 20 nov. 2001, aff. C-268/99, Jany et a. : Rec. CJCE 2001, I, p. 8615, pt 35.

conventionnel.

La Convention offre une responsabilité pour retard tout en limitant le montant de l'indemnisation due aux passagers. Les deux sources s'appliquent à consacrer une responsabilité pour retard, la contrariété n'apparaît pas au vu de ces dispositions.

Néanmoins cette convergence laisse apparaître une différence dans la conceptualisation du retard entre les deux normes juridiques.

Les juges expliquent que le retard doit être apprécié en deux temps : la première est la période durant laquelle se produit le retard et dont les effets sont subis de manière identique par tout les passagers. Et la période postérieure au retard qui engendre des préjudices qui diffèrent selon les motifs des déplacements (un rendez-vous professionnel annulé, la perte de gain ou d'un travail, la perte d'une chance si un entretien a été annulé, la perte d'une réservation d'hôtel, d'une journée de travail pour un employeur). Le droit dérivé communautaire intervient dans ces deux périodes contrairement à la Convention qui intervient dans la période d'indemnisation, c'est-à-dire postérieurement au retard en lui-même. Le règlement garantit une gestion des passagers en attente à travers l'obligation d'assistance, qui assure une prise en charge standardisée et uniforme des voyageurs. La CJCE estime qu'au regard de l'ensemble des dispositions de la Convention de Montréal, que cette dernière n'a pas souhaité soustraire aux États signataires ou aux organisations régionales d'intégration la faculté de mettre en place des « formes d'interventions » qui peuvent s'apparenter à l'intervention des autorités publiques par exemple. La gestion des désagréments immédiats des passagers liés aux retards ne perturbe pas l'application de la Convention de Montréal, puisque cette dernière ne le prévoit pas.

Dès lors se pose la question du droit de la Communauté de légiférer dans cette période où le retard se produit : n'empiète-elle pas dans un domaine qui est exclusivement conventionnel ?

La Cour considère que la Convention de Montréal ne saurait faire obstacle à l'intervention de la Communauté, puisqu'elle dispose de compétences renforcées en matière de transports et de protection des consommateurs. Donc, la Communauté est parfaitement en droit de compléter voire d'améliorer le droit conventionnel afin de le rendre plus efficace³³⁰.

On en revient à notre approche de complémentarité des sources. Les mesures d'assistance et de prise en charge des passagers en souffrance n'empêchent pas ces derniers de pouvoir intenter une action en justice sur le fondement de l'article 19 de la Convention de Montréal.

Les mesures d'assistance apparaissent comme une protection complémentaire des intérêts des passagers, qui, selon la CJCE, ne sauraient être considérés comme incompatibles avec la

330 Nadège CHAPIER-GRANIER, *La protection des passagers aériens en droit de L'Union : les avancées jurisprudentielles*, REDC 2012, p.681.

Convention.

2. L'impossible contrariété entre la Convention de Montréal et le droit dérivé communautaire existant et à venir

L'importance de cette décision est primordiale pour la suite de notre étude, car elle permet d'écartier toute incompatibilité supposée ou suggérée par les compagnies aériennes ou les associations qui les représentent. Les juges communautaires vont sécuriser, et mettre en confiance les parties concernées ; c'est-à-dire les usagers, les transporteurs communautaires et non communautaires, et les États membres sur les normes applicables à la responsabilité du transporteur aérien.

Rappelons que l'article 216§2 du TFUE dispose que « *les accords conclus par l'Union lient les institutions de l'Union et les États membres* ». Donc dans la création du droit dérivé communautaire, la Commission, le Conseil et le Parlement devront se référer et se conformer aux engagements internationaux.

Dans la célèbre affaire *International Fruit Company*, l'avocat général Mayras explique « *qu'il ne serait pas concevable d'appliquer deux systèmes de raisonnement différents selon qu'il s'agit de relations des ordres juridiques à l'intérieur de la Communauté ou des relations du droit communautaire et du droit international* »³³¹. Il estime qu'il faut se référer aux rapports entretenus entre le droit communautaire et les droits nationaux, qui ont consacré la primauté des engagements internationaux. En effet, les législateurs nationaux doivent veiller à assurer une compatibilité entre les lois qu'ils souhaitent mettre en place et le droit communautaire, mais également garantir leur conformité avec le droit international. L'avocat général Mayras en conclut à la nécessité de suivre le même raisonnement pour les rapports entre les engagements internationaux et le droit dérivé.

Ce positionnement historique est d'autant plus d'actualité que la création des actes de droit dérivé communautaire est en constante augmentation, on parle même d'inflation réglementaire.

Dans l'arrêt *Intertanko*, la CJCE considère que les institutions de la Communauté sont liées par les accords conclus par celle-ci et, par conséquent, que ces accords bénéficient de la primauté sur les actes de droit communautaire dérivé³³².

Dans le domaine de la responsabilité du transporteur aérien, les institutions communautaires devront toujours se référer à la Convention de Montréal afin d'éviter toute contrariété, toute

³³¹ CJCE, 12 déc. 1972, aff. 21/72 à 24/72, *International Fruit Co.* et a, conclusions de l'avocat général Mayras, p.1235.

³³² CJCE, 3 juin 2008, aff. 308/06, *Intertanko* et a., points 47-49 : Rec. CJCE 2008, I, p. 4057, voir également Joël RIDEAU, *JCI Europe Traité, Fasc. 190 : ORDRE JURIDIQUE DE L'UNION EUROPÉENNE . – Sources écrites*, n°425-429.

incompatibilité. Par la suite, le jurisprudence communautaire est restée constante en réaffirmant la primauté de la Convention de Montréal sur le droit dérivé³³³.

Il s'agit en réalité d'éviter toute nouvelle action des Associations des compagnies aériennes. La contrariété est rejetée par le juge communautaire qui force en quelque sorte la complémentarité des normes. Les contrariétés, bien que réfutées par le juge communautaire, vont apparaître lors de la mise en œuvre des règles communautaires et conventionnelles.

Nous avons choisi de considérer cette conformité sous l'angle de la primauté de la Convention de Montréal, mais il se serait plus judicieux de parler de cohérence des sources. Cette primauté assure en réalité une uniformisation du droit communautaire dérivé et des droits nationaux.

Section 2: Les influences mutuelles des sources applicables à la responsabilité du transporteur aérien

Les sources n'ont pas une existence dissociée et indépendante les unes des autres. Cette idée d'influence des sources a émergé avec le développement du droit communautaire. La Convention de Montréal s'est appuyée sur une partie importante du règlement n°2027/97. Il est utile de comprendre ce processus d'imprégnation du droit conventionnel par le droit communautaire (1§). La réactivité des droits nationaux n'est pas à négliger en matière de responsabilité du transporteur aérien, il est important de voir comment les particularismes nationaux sont remontés au niveau conventionnel (2§).

1§ L'influence du droit communautaire sur le droit conventionnel : Entre domination et rayonnement de l'Union européenne sur la Convention de Montréal

Le droit communautaire est devenu un terrain d'expérimentation du droit conventionnel à l'échelle régionale. A travers la théorie du « laboratoire européen », nous montrerons l'influence du droit communautaire sur un droit conventionnel vieillissant (A). Il conviendra d'illustrer cette analyse à travers des éléments matériels (B).

333 CJCE 22 décembre 2008, Aff. C-549/07, *Wallentin-Hermann c/ Alitalia*, Rec . 2008 page I-11061

A. Le laboratoire européen au chevet d'un droit conventionnel obsolète

1. L'approche globale de l'influence communautaire sur le droit international

Mireille Delmas-Marty s'intéresse dès 2000 à la création d'un espace judiciaire européen avec cet enchevêtrement de normes. Cette proximité de l'ensemble des normes dans une même aire géographique n'est pas sans conséquence sur le contenu matériel de chacun des ordres juridiques.

Nous avons choisi d'étudier l'influence des sources entre elles, afin d'analyser celles qui sont dominantes et qui apportent une dynamique à la responsabilité du transporteur aérien. Il convient de s'intéresser aux sources qui sont susceptibles d'influer vers une l'amélioration des droits des passagers. Quelles sont les sources qui arrivent à persuader les autres ordres juridiques ?

Mireille Delmas-Marty explique comment le droit européen commence à focaliser toutes les attentions. C'est dans cet optique qu'elle va parler du « laboratoire européen », qui permettrait, malgré ses spécificités, de tester les réponses et de tirer les leçons, des échecs comme des réussites³³⁴.

Cette approche prospective pourrait permettre à l'Europe de devenir l'acteur de la mondialisation. Mireille Delmas-Marty considère que la Communauté deviendra un lieu où l'on applique une méthode expérimentale à un objet nouveau³³⁵.

Dans le droit conventionnel applicable à la responsabilité du transporteur aérien, nous allons nous intéresser à l'empreinte du droit communautaire dans sa formalisation. La Convention de Montréal est-elle l'illustration de cette européanisation du droit international privé ?

A cette interrogation s'ajoute la nature de cette influence: traduit-elle une forme d'impérialisme du droit communautaire ou une « mise en compatibilité » (terme utilisé par Mireille Delmas-Marty) autour de principes communs. Cette imbrication droit international/droit communautaire favorise-elle la diffusion des principes généraux de l'Union européenne dans le droit conventionnel ?

Le « laboratoire européen » pourrait fonctionner comme un lieu d'apprentissage de la complexité et du multiple³³⁶, c'est-à-dire d'une nébuleuse de normes, qui se complexifient dans le temps.

³³⁴ Mireille DELMAS-MARTY, *L'espace judiciaire européen, laboratoire de la mondialisation* Recueil Dalloz 2000, p.421

³³⁵ Ibid.

³³⁶ Ibid.

Le problème est que la doctrine n'a pas souhaité développer cette partie de l'influence du régionalisme communautaire dans la sphère conventionnelle. Certains auteurs se sont intéressés au progrès quantitatif du droit international³³⁷. Ils ont constaté une avancée lente et diffuse de la « communautarisation » du droit international. Mais parallèlement, le débat doctrinal sous-estime l'origine régionale européenne des normes de droit international, car ce positionnement pourrait porter atteinte à la réputation même du droit international³³⁸. En effet, les États liés par les engagements internationaux ne souhaitent pas être sous la domination d'une source régionale, voire d'un État. Car les engagements traduisent un accord de volonté dans un cadre consensuel³³⁹.

Donc, on se trouve face à différents mouvements qui mêlent influences, revendications voire dominations.

Depuis l'arrêt *Van Gend en Loos*, la CJCE a consacré le droit communautaire comme un ordre juridique nouveau. Yves Daudet analyse les rapports droit communautaire/droit international à travers l'histoire de l'intégration communautaire. En effet, l'ordre communautaire a emprunté au droit international pour ensuite s'en libérer et parvenir à son propre ordre. Nous allons démontrer que cette indépendance va permettre au droit communautaire d'influencer le droit international, qui est plus ancien. Yves Daudet envisage également ce questionnement, en essayant de déterminer si le droit international par « *une politique du juste retour ne va pas aujourd'hui bénéficier du dynamisme du droit européen et tirer parti de ses conquêtes.* »³⁴⁰.

Le droit communautaire a par la suite pris une importance considérable sur la scène internationale, avec une crédibilité de son droit et de ses techniques, on en revient à cet aspect expérimental des domaines dans lesquels intervient la Communauté.

Nous allons reprendre la pensée de Yves Daudet, qui voit dans le droit communautaire une sorte de locomotive qui assure par un effet d'entraînement à la fois la transformation du droit international et son insertion dans le droit interne³⁴¹. On arriverait par le biais de cette influence à une harmonisation des sources sur les trois niveaux juridiques.

Donc, le droit communautaire favorise la transformation du droit international et son insertion dans le droit interne. Mais au delà, le droit communautaire est perçu comme un perturbateur

337 Patrick DAILLIER, Mathias FORTEAU et Alain PELLET, *Droit international public* (Nguyen QUOC DINH) : LGDJ-lextenso, Paris, 2009, p. 86-89, n° 37

338 Jean-Sylvestre BERGE, Mathias FORTEAU, *Interactions du droit international européen . - Contribution de l'Union européenne au développement du droit international général. Combinaison et hiérarchisation du droit national et hiérarchisation du droit national européen*, *Journal du droit international* (Clunet) n° 3, Juillet 2010, chron. 4

339 Ibid.

340 Yves DAUDET, *Le droit international tire-t-il profit du droit communautaire ?*, *L'Europe et le droit : mélanges en hommage à Jean Boulouis*, Dalloz, 1991, p. 99

341 Ibid, p. 100.

des habitudes acquises par le droit international. En effet, certains auteurs ont révélé que le droit communautaire à l'égard du droit international est source de complication, mais on peut y voir une sorte de dépassement. Car l'Union européenne cherche à instaurer l'amélioration générale de la situation des citoyens européens à travers les « *principes généraux communautaires* ».

Cette rigueur dans la mise en place d'institutions propres, d'un droit dérivé, d'un marché commun, une libre circulation des citoyens offre un respect, voire une légitimité pour assurer un certain retentissement sur les autres ordres juridiques. Nous voyons dans le droit communautaire un rayonnement légitime du fait de ses innovations,

Cet effort apporte un renouveau du droit international de manière progressive. Yves Daudet note qu'il apparaît une adaptation constante du droit communautaire qui se répercute sur la vie internationale. Certaines conventions ou actes conventionnels portent l'empreinte de cette « *identité européenne* »³⁴².

2. L'application de cette théorie du « laboratoire européen » à la responsabilité du transporteur aérien

Le règlement n°2027/1997 reflète cette théorie du « laboratoire européen » en matière de responsabilité du transporteur aérien. Les innovations contenues dans ce règlement ont été testées et appliquées au sein de la Communauté européenne. La responsabilité objective du transporteur aérien, l'augmentation des limites d'indemnisation, le paiement de l'avance de fonds, le double niveau avec abandon des opposabilités jusqu'à un certain plafond, l'obligation pour les compagnies aériennes de souscrire à une assurance obligatoire qui couvre l'intégralité des indemnités, sont autant de mesures qui ont été insérées dans la Convention de Montréal. Il s'agit de l'appropriation par le droit international de mécanismes qui ont fait leurs preuves au niveau communautaire.

Il convient de rappeler que le droit conventionnel n'a vocation qu'à unifier certaines règles applicables à la responsabilité du transporteur aérien. La question de l'incomplétude appelle le constat suivant ; aucun système juridique ne peut prétendre régler seul une situation donnée, donc tout système juridique est inapte à régir l'intégralité des situations juridiques. En effet, le système juridique est incomplet, il tente de définir le plus complètement possible l'ensemble des situations existantes³⁴³. Le droit national se forge au fur et à mesure que de nouvelles situations apparaissent.

Le droit communautaire améliore son droit en permanence, nous avons vu que les règlements

³⁴² Ibid, p.100.

³⁴³Jean-Sylvestre BERGE, *L'application du droit national, international et européen*, op., cit, p.31.

communautaires contiennent des dispositions qui obligent le Parlement, la Commission et le Conseil à rédiger des communications sur l'application des actes dérivés à une moyenne de cinq ans après l'entrée en vigueur de l'acte en question. Le fait de vérifier l'efficacité des règlements permet à l'Union européenne de perfectionner son droit et de l'adapter aux évolutions et à la pratique. La responsabilité du transporteur aérien n'échappe pas à cette actualisation. Prenons une communication récente de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur l'application du règlement (CE) n° 261/2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol³⁴⁴. Cette communication analyse l'ensemble des évolutions qui ont affecté depuis six ans le transport aérien de passagers. Il s'agit d'une étude globale, qui prend en compte tant les évolutions économiques du marché du transport aérien que les besoins juridiques des passagers aériens. Cette spécificité européenne va au delà du laboratoire et de l'expérimentation. Le droit communautaire transmet un droit proche de la perfection au droit international.

Le règlement n°2027/1997 n'était pas parfait, mais il doit être considéré comme un « *avant-coureur* » d'une nouvelle Convention de Varsovie³⁴⁵. Car le règlement comporte pour les passagers des réglementations améliorées en matière de responsabilité. Les mécanismes instaurés par l'Union européenne ont influencé la Convention de Montréal, qui certes a augmenté les plafonds mais a repris les lignes de conduites à adopter en matière de responsabilité aérienne à l'égard des passagers.

Le droit international parfait le droit communautaire, c'est ce qui semblait être arrivé avec la Convention de Montréal. Mais le règlement n°261/2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol ainsi que le règlement n°889/2002 du 13 mai 2002 modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident ont remis le droit communautaire dans l'expérimentation vis à vis du droit conventionnel.

De plus, la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil du 13 mars 2013 **modifiant le règlement (CE) n° 261/2004 « établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, ainsi que le règlement (CE) n° 2027/97 relatif à la**

344 COM/2011/0174 final, communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur l'application du règlement (CE) n° 261/2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol du 11 avril 2011

345 Christiane LEFFERS, *Conséquences jurisprudentielles de l'évolution du régime de responsabilité du transporteur aérien en Allemagne*, RFDAS n°212, 1999, p.459.

responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages » vient perfectionner le laboratoire européen.

En effet, cette volonté de l'Union européenne d'actualiser en permanence le droit applicable en matière de responsabilité du transporteur aérien traduit une volonté d'aller au-delà du simple rayonnement, mais d'ancrer une domination de la Communauté pour les questions relatives à la protections des passagers aériens. La domination ou l'appropriation d'une matière qui était gérée par le droit international laisse à penser que la Communauté est la seule à pouvoir intervenir.

Cette soustraction apparaît néanmoins légitime dans la mesure où il a fallu attendre 70 ans avant une véritable rénovation de la Convention de Varsovie.

Ce constat nous amène à considérer le droit communautaire comme un droit prospectif. Il est le seul levier sur lequel on peut s'attendre légitimement à avoir une évolution de la responsabilité du transporteur aérien de passagers. Il offre une emprise sur le droit international mais au delà une attente légitime en matière d'amélioration des droits des usagers.

3. L'expérimentation du droit des passagers aériens pour les autres modes de transports

Le droit des passagers aériens s'inscrit dans une démarche d'expérimentation intracommunautaire pour l'ensemble des modes de transports³⁴⁶. Le législateur européen est ensuite intervenu dans les droits des passagers dans le transport ferroviaire avec le règlement n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, puis dans le domaine maritime et fluvial avec le règlement n°1177/2010 du 24 novembre 2010, et pour finir dans le transport par autobus et autocar n°181/2011 du 16 février 2011³⁴⁷.

L'objectif de cette expérimentation est de réussir à instaurer une législation commune à l'ensemble des modes de transports. Le droit des passagers aériens pourrait être ce socle de cette réglementation transversale³⁴⁸.

Notre étude va s'attacher à mettre en lumière les nouvelles nécessités en matière de transport aérien en envisageant la réalisation de ses réformes dans la sphère expérimentale, c'est-à-dire à l'échelle de l'Union européenne. Cette force de persuasion de l'Union européenne peut s'apparenter pour certains à une forme de domination, voire d'impérialisme.

346 Cédric CHENEVIÈRE, Christophe VERDURE, *Le droit des passagers : Etat des lieux et perspectives*, avant-propos, REDC 2012, p.600.

347 Jean-Pierre KESTLOOT, *le droit européen des passagers dans le transport par autobus et autocar*, REDC 2012, p. 603.

348 COM (2011) 898 final *Communication une vision sur les droits des passagers de tous les modes de transports*, 19 décembre 2011.

Cette prise de position tranche avec la thèse d'Olivier Mathieu Terrenoire qui avait considéré que cet effort législatif s'inscrivait dans une démarche d'influence du droit conventionnel³⁴⁹. Le droit communautaire à travers cette réglementation a choisi d'étendre ses principes fondamentaux.

B. La consécration de l'impérialisme communautaire dans la Convention de Montréal

1. Le passager érigé au rang de consommateur

Une première résolution du Conseil du 14 avril 1975 a élaboré cinq droits fondamentaux à travers un premier programme préliminaire intitulé « *une politique de protection et d'information des consommateurs* »³⁵⁰. Le Conseil considère le consommateur "*comme une personne concernée par les différents aspects de la vie sociale qui peuvent directement ou indirectement l'affecter en tant que consommateur*"³⁵¹. C'est à ce titre que cinq droits fondamentaux lui sont reconnus. Ces droits gravitent autour du consommateur : le droit à la protection de la santé et de la sécurité, le droit à la protection des intérêts économiques, le droit à la réparation des dommages, le droit à l'information et à l'éducation, et le droit à la représentation (c'est-à-dire le droit d'être entendu)³⁵².

Le Traité de Maastricht de 1992 contient un chapitre exclusivement consacré à la protection des consommateurs³⁵³. La création d'un marché intérieur ainsi que la libre circulation des citoyens ne peuvent être effectives que si les consommateurs disposent d'une sécurité juridique suffisante.

L'Union européenne a eu dès lors des compétences élargies en matière de protection des consommateurs, ce qui la conduit à mettre en place des directives européennes, ainsi qu'un ensemble de règlements destinés à assurer une politique de coopération entre les États membres en matière de protection des consommateurs³⁵⁴.

Le règlement n°(CE) n° 2027/97 du Conseil, du 9 octobre 1997, relatif à la responsabilité des transporteurs aériens, ne contient aucune référence au consommateur. Cette absence

349 Olivier Mathieu TERRENOIRE, op., cit, p.85.

350 Résolution du Conseil du 14 avril 1975, JOCE 25 Avril 1975.

351 Monique LUBY, *Droit communautaire de la consommation, J.-Cl. Concurrence, Consommation, Fasc. 790*, n°37-38.

352 Ibid.

353 Article 129 A (titre XI) du Traité de Maastricht

354 Le règlement (CE) no 2006/2004 du Parlement européen et du Conseil du 27 octobre 2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs («règlement relatif à la coopération en matière de protection des consommateurs»), JO L 364 du 9.12.2004 qui a été modifié par le Règlement (UE) n o 954/2011 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2011 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs JO L 259 du 4.10.2011.

s'explique par le fait que le passager décédé ou blessé lors d'un accident aérien ne doit pas être perçu comme un consommateur, mais comme une victime. La conceptualisation du consommateur ne doit pas être liée à un événement tragique, car il y a un déplacement du problème. Le passager est consommateur lorsqu'il subit son transport mais devient victime quand celui-ci prend une tournure tragique. L'aspect consumériste du contrat de transport n'était pas assumé par la Communauté européenne même dans le règlement (CEE) n° 295/91 du Conseil, du 4 février 1991, établissant des règles communes relatives à un système de compensation pour refus d'embarquement dans les transports aériens réguliers³⁵⁵. Mais c'est le renvoi de ce règlement à la directive 90/314/CEE du Conseil, du 13 juin 1990, concernant les voyages, vacances et circuits à forfait qui introduit cette notion du « passager-consommateur de voyage »³⁵⁶. Rappelons que cette directive s'inscrit les principes énoncés dans la communication de la Commission au Conseil, intitulée « *Nouvelle impulsion pour la politique de protection des consommateurs* » et qui fut approuvée par la résolution du Conseil du 6 mai 1986 qui prévoit entre autres l'harmonisation des législations nationales sur les voyages à forfaits.

De manière indirecte, la communauté suggérerait qu'il existe une connexion entre le droit de la consommation et le contrat de transport aérien de passager. Ce lien ne sera effectif que par la Convention de Montréal. Les politiques mises en place en matière de protection des consommateurs ont porté leurs fruits, une résolution du Conseil du 31 mai 2007 a instauré un programme d'action pour la période 2007-2013³⁵⁷. Ce renouvellement perpétuel des normes illustre une fois de plus le « laboratoire européen » en quête de perfectionnement. L'incorporation de la notion de consommateur dans la Convention de Montréal est arrivé au moment où les États membres et l'Union européenne étaient prêt à concevoir que le passager aérien est un consommateur, ce qui n'était pas si évident au regard des textes. Il convient de rappeler la présence de l'Union européenne lors des travaux préparatoires de la Conférence de Montréal, qui incontestablement est à l'origine du troisième alinéa du préambule de la Convention reconnaissant l'importance d'assurer la protection des intérêts des consommateurs dans le transport aérien international. Ce positionnement révèle une forme de domination de l'Union européenne. Il n'existe pas de disposition propre sur le « passager-consommateur » à l'intérieur du texte, mais une place dans le préambule montre bien qu'il s'agit bien d'un principe qui transcende la Convention de Montréal à l'image de la place que lui a donné l'Union européenne. En effet, l'Union européenne a érigé la protection des consommateurs

355 *Journal officiel* n° L 036 du 08/02/1991 p. 0005 - 0007

356 *Journal officiel* n° L 158 du 23/06/1990 p. 0059 - 0064

357 Elke BALLON, *La politique des consommateurs ; principes et instruments*, Fiches techniques sur l'Union européenne – 2013, <http://www.europarl.europa.eu>

dans une politique globale sans pour autant lui donner l'honneur de devenir un principe général du droit communautaire.

La Préface de la Convention de Montréal, rédigée par Assad Kotaite, président de l'OACI, explique que ce travail est le résultat de consultations assidues et animées entre les États³⁵⁸. La présence de cet « *intérêt pour la protection des consommateurs* » n'est pas le résultat d'une consultation des États, mais plutôt d'une forme d'impérialisme de l'Union européenne. La reconnaissance par la Convention du droit à une « *indemnisation équitable fondée sur le principe de réparation* » illustre également cette force de persuasion européenne.

2. Le droit à une indemnisation équitable fondée sur le principe de réparation intégrale

La première résolution du Conseil du 14 avril 1975 a consacré cinq droits fondamentaux dont le droit à la réparation des dommages. Ce droit est complémentaire, il est lié à la qualité du consommateur.

La Convention de Montréal a permis l'indemnisation des l'ensemble des dommages que peut subir un passager lors d'un transport aérien international : le retard, la perte ou le retard de ses bagages, les blessures et son décès.

La Convention a choisi de se référer aux notions de réparation et d'indemnisation, cela suppose que l'indemnisation se fonde sur ce principe de réparation.

Le droit communautaire a une fois de plus joué son rôle de « laboratoire », la notion de réparation des dommages est au centre de la politique de protection des intérêts des consommateurs.

Plusieurs directives européennes ont insisté sur l'importance de ce principe. La directive 90/314 du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfaits, dans son article 5§2 précise que l'organisateur de voyage est responsable des « *dommages qui résultent pour le consommateur de l'inexécution ou de la mauvaise exécution du contrat* ». La réparation est due dès lors que le contrat de voyage à forfait n'est pas honoré. La réparation acquise par le voyageur doit être équitable, ce que demande la directive dans la suite de l'article. En effet, des limitations contractuelles peuvent être mises en place seulement « *en ce qui concerne les dommages autres que corporels résultant de l'inexécution ou de la mauvaise exécution des prestations faisant l'objet du forfait* ».

Le voyageur peut se libérer de sa responsabilité s'il prouve que le dommage ne lui est pas

358 Assad KOTAITE, *Préface de la Convention de Montréal, président de l'OACI*, RFDAS n°212 octobre 1999 p.379-380.

imputable. La CJCE a du intervenir pour s'intéresser à l'étendue de la réparation, c'est-à-dire quels sont les dommages indemnifiables³⁵⁹. Car la directive n'énumère pas les dommages réparables. Mais la Cour a déduit de la directive que le dommage visé par l'article 5 couvre le dommage moral.

La protection des consommateurs poursuivie par la directive suppose que la notion de dommage doit inclure les préjudices moraux qui recouvrent pour l'Union européenne une importance particulière³⁶⁰. La Cour estime que la directive autorise les États à admettre des limitations contractuelles de réparation du dommage moral, l'article 5, §2 consacre « *implicitement l'existence d'un droit à réparation des dommages autres que corporels dont le préjudice moral* »¹⁰.

Il existe un droit communautaire de la responsabilité qui transcende et imprègne l'ensemble des actes communautaires dérivés. Stéphanie Francq explique que ce droit communautaire de la responsabilité a « *une influence éventuelle sur le droit national qui ne résulterait, à défaut de caractère contraignant, que d'un phénomène d'imitation de modèle* ». Selon notre approche, la notion de consommateur et de réparation ont été importées par l'Union européenne dans le droit conventionnel non pas par un phénomène d'imitation mais de contrainte³⁶¹. Certes le droit communautaire a influencé la Convention à travers la notion de « laboratoire européen » au moyen du règlement n°2027/1997 relatif à la responsabilité du transporteur aérien en cas d'accident. Mais l'apport des deux notions précédemment évoquées est le fruit d'une contrainte légitime. En effet, l'Union européenne a créé une bulle protectrice pour les passagers aériens lors des transports intracommunautaires, il fallait poursuivre cette continuité à l'intégralité des déplacements des concitoyens européens notamment lorsqu'ils franchissent les frontières communautaires.

L'union européenne avait tenté d'imposer aux transporteurs aériens non communautaires l'application du règlement n°2027/1997. Cela traduit une volonté de ne pas marquer de rupture trop importante entre le droit communautaire et le droit conventionnel. Le rapprochement entre les sources doit s'apprécier comme une harmonisation naturelle en raison de l'internationalité du transport aérien. C'est dans cette mesure qu'il fut impératif pour l'Union européenne d'ancrer dans la Convention de Montréal certains principes fondateurs de son droit et assurer ainsi une sécurité juridique de ces citoyens.

359 CJCE, 12 mars 2002, C-168/00, *Simone Leitner c. TUI*, Rec., 2002, I-2631.

360 Stéphanie FRANCO, *L'influence du droit européen sur la réparation du dommage*, Troisième restitution publique : "Incertitude et réparation", Cycle Risques, assurances, responsabilités 2005, http://www.courdecassation.fr/colloques_activites_formation_4/2005

10 CJCE, 12 mars 2002, C-168/00, *Simone Leitner c. TUI*, op., cit, point n°23.

361 Stéphanie FRANCO, op., cit.

Pour reprendre les propos d'Yves Daudet, le droit communautaire est une locomotive qui par un effet d'entraînement assure le renouvellement du droit international. En matière de responsabilité du transporteur aérien, il est incontestable que la Convention de Montréal porte en elle les attributs du droit communautaire. Qu'il s'agisse d'une influence ou d'une forme d'impérialisme, le résultat est le même. Mais ce constat amène à envisager de manière prospective qu'une nouvelle Convention sur les règles applicables au transport aérien international reposerait sur les expérimentations européennes. Le droit communautaire est en constante expérimentation en matière de droits des passagers. La proposition de modification du règlement n°261/2004 du 13 mars 2013 en est une illustration. Les communications de la Commission sur l'exécution du règlement n°261/2004 ont mis en évidence des lacunes, d'où la réactivité du Conseil et du Parlement européen. Les droits nationaux ont également contribué à la formation de la Convention de Montréal par certains aspects. Il est essentiel de voir l'influence des droits nationaux, à travers la remontée de certains particularismes au niveau conventionnel.

2§ L'influence des droits nationaux dans le perfectionnement du droit de la responsabilité du transporteur aérien: la remontée des particularismes nationaux

Le processus de remontée des particularismes nationaux explique une partie des innovations de la Convention de Montréal (A). A l'image du renouvellement européen, il existe une modernisation du droit de la responsabilité dans son ensemble avec l'émergence de nouvelles problématiques. Le droit interne devenant un terrain d'expérimentation et d'influence pour l'amélioration des droits des passagers (B).

A. Les particularismes nationaux : de l'harmonisation à l'unification

1. L'apport des droits internes dans l'acceptation de la responsabilité objective du transporteur aérien : la phase d'harmonisation des droits nationaux.

a) L'existence d'un phénomène antérieur d'appropriation du droit conventionnel par les droits internes.

La Convention de Varsovie laissait en dehors de son champs d'action une grande partie des transports aériens commerciaux dans le monde; les vols qui sont effectués dans un même État, ou dont les points de départ et de destination s'effectuent dans un pays non signataire³⁶².

362 Michel GUINCHARD, *L'influence de la Convention de Varsovie sur les règles de droit interne relatives à la*

Michel Guinchard a mis en évidence l'influence et la contribution du droit conventionnel pour uniformiser les régimes de droit interne applicable à la responsabilité du transporteur aérien³⁶³. D'où un phénomène de concurrence entre le droit issu des traités et les droits nationaux. Au lendemain, de la Seconde Guerre Mondiale, l'affirmation de la souveraineté des Etats était un frein à l'uniformisation du droit conventionnel. La recherche d'un droit internationalisé correspond plus à cette revendication. Cette appropriation a certes permis l'unification du droit applicable à la responsabilité du transporteur aérien, mais au-delà, elle a permis aux États d'avancer leurs législations.

b) L'émergence de la responsabilité objective dans les droits internes

La responsabilité objective a été pensée par le droit conventionnel dès le Protocole de Guatemala City. Lors de son élaboration, les rédacteurs ont tenté de donner une nouvelle teneur à l'article 20 alinéa 1 de la Convention de Varsovie, c'est-à-dire de remplacer la limite basée sur la présomption de faute par une responsabilité objective fondée sur le risque³⁶⁴.

Pourquoi, ce principe n'a-t-il pas été consacré ? C'est à ce moment qu'intervient l'ancrage des représentants à la Conférence dans leurs droits respectifs, on pourrait parler des sursauts nationaux. Cette imprégnation étant trop forte, elle était un frein à l'acceptation de toute nouvelle conception de la responsabilité du transporteur aérien.

Lors des débats du Protocole, la Suède s'est faite l'avocat de la responsabilité objective, elle souhaitait mettre fin « au dogme sacro-saint » de la responsabilité pour faute existant depuis 1929. Les arguments avancés par la Suède étaient très prometteurs, en effet la responsabilité objective jusqu'à un certain plafond permettait d'éviter les recours systématiques devant la justice, donc des frais liés à la procédure. Car les représentants des pays en voie de développement avaient cette crainte de voir des passagers profiter de cette responsabilité systématique. L'exemple de l'intervention du représentant du Nigeria illustre ce fantasme du passager-saboteur qui agirait en justice par pure cupidité. La délégation suédoise explique que les moyens de recours du transporteur pourront être réservés en cas de faute contributive, c'est-à-dire de la faute de la victime.

D'autres États ont vu dans cette responsabilité objective l'augmentation des primes d'assurance, la France s'était montrée également réticente car il était impossible selon elle

responsabilité du transporteur aérien, RFDAS, p.189.

363 Ibid, p. 191.

364 Nicolas MATTE-MATTESCO, op., cit, p.469

d'invoquer la force majeure³⁶⁵.

La responsabilité objective ne pouvait être consacrée que si et seulement si elle avait fait ses preuves au sein d'un système juridique. Les ordres juridiques internes sont à leur tour des « petits laboratoires » qui vont assurer l'application du concept avant sa possible adoption par le droit conventionnel. L'expérimentation interne conduit à analyser le phénomène d'imitation des droits entre les États. Le droit de la responsabilité a subi des évolutions continues.

Le refus d'une responsabilité objective du transporteur aérien à l'échelle mondiale montre que l'unification reste une chose exceptionnelle. L'autre stratégie, politiquement plus acceptable mais juridiquement plus difficile, c'est l'harmonisation, c'est-à-dire un rapprochement des systèmes de droit. Certes les règles deviennent plus proches mais peuvent rester différentes. Par ailleurs, cette proximité des droits peut s'avérer un avantage et devenir un moyen de justifier l'unification afin d'atténuer voir de réduire toutes les petites différences qui pourraient donner lieu à des résultats juridiques distants. Pour le cas de la responsabilité objective, certains États, voyant l'immobilisme de la Convention de Varsovie, ont décidé d'introduire la responsabilité objective dans le droit interne.

La loi espagnole n°48/60 du 21 juillet 1960 relative à la navigation aérienne a consacré la responsabilité objective du transporteur aérien, même lorsque l'accident est la conséquence d'un cas fortuit³⁶⁶. La loi espagnole prend son envol et distance le droit conventionnel en écartant la possibilité au transporteur aérien de dégager sa responsabilité même s'il a pris toutes les mesures nécessaires pour éviter la réalisation du dommage³⁶⁷. Donc la diligence raisonnable invoquée sous l'empire de la Convention de Varsovie devient sans effet.

La responsabilité est restée plafonnée financièrement mais l'article 121 de la même loi considère que s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés, ces derniers ne pourront se prévaloir des limites pécuniaires³⁶⁸. L'Espagne était à sa façon une sorte de laboratoire national sur l'applicabilité

365 Ibid.

366 Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, *CAPITULO XIII. De la responsabilidad en caso de accidente*, Artículo 120: « *La razón de indemnizar tiene su base objetiva en el accidente o daño y procederá, hasta los límites de responsabilidad que en este capítulo se establecen, en cualquier supuesto, incluso en el de accidente fortuito y aun cuando el transportista, operador o sus empleados justifiquen que obraron con la debida diligencia* », Publicado en BOE núm. 176 de 23 de Julio de 1960, Vigencia desde 12 de Agosto de 1960. <http://noticias.juridicas.com/>

367 Ibid.

368 Artículo 121 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea: « *No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, el transportista u operador responderá de sus propios actos y de los de sus empleados, y no podrán ampararse en los límites de responsabilidad que en este capítulo se establecen si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión suya o de sus dependientes, en la que exista dolo o culpa grave. En el caso de los empleados habrá de probarse, además, que éstos obraban en el ejercicio de sus funciones* ». <http://noticias.juridicas.com/>

d'un régime de responsabilité fondée sur le risque. Sa situation géographique lui permettait de diffuser ce dispositif à l'ensemble de la Communauté européenne. Le cas de la loi espagnole reste dans cette optique de rapprochement des droits. Il convient de s'intéresser à l'autre versant : l'harmonisation forcée.

Les États-Unis avaient instauré une responsabilité absolue depuis plusieurs années, avec un dispositif législatif complet, et des tribunaux très complaisants. Lors des travaux préparatoires des conventions et protocoles successifs amendant la Convention de Varsovie, les États Unis se heurtaient à une fin de non recevoir. La réunion de Montréal de 1966 exaspéra une nouvelle fois les représentants américains. Le chef de la délégation des USA a proposé de dénoncer la Convention de Varsovie³⁶⁹, car les passagers aériens victimes d'un accident ou un incident lors d'un transport domestique étaient bien mieux indemnisés que les passagers qui ont été transportés lors d'un vol international. Cette différence marquait une rupture d'égalité entre les passagers aériens américains et justifiait une sortie du système conventionnel.

Le défaut d'harmonisation devient un moyen de justifier la sortie du système uniforme, ce qui théoriquement apparaît assez contradictoire. Mais dans une démarche prospective, le défaut d'harmonisation qui devait légitimement conduire à une uniformisation de la responsabilité objective n'arrivait pas. C'est à ce moment là, que l'IATA intervient afin d'organiser une harmonisation des conditions générales de transport.

2. La contribution « des conditions générales de transport» des compagnies aériennes dans la mise en œuvre de la responsabilité objective

Les conditions générales de transport des compagnies aériennes sont des actes de nature privée, ce sont les règles contractuelles qui lient le transporteur et son passager. L'accroissement du nombre de passagers, c'est-à-dire de contractants, rend cet acte contraignant au delà des parties.

Précédemment, il a été évoqué le pouvoir novateur voire compensatoire des conditions générales de transport lorsque le droit conventionnel est inexistant.

En 1966, l'accord intérimaire entre les diverses compagnies de transport aérien international vient tempérer les rancœurs de certains États qui ne trouvent plus d'avantage à l'application de la Convention de Varsovie³⁷⁰. Le directeur général de l'IATA Sir William Hildred prend contact avec le gouvernement américain en lui proposant un accord intérimaire pour les compagnies aériennes venant des États-Unis ou à destination des États-Unis, voire en transit

369 Nicolas MATTE-MATEESCO, op cit, p.474.

370 I. H. Ph. DIEDERIKS-VERSCHOOR, P. MENDES DE LEON, p. 208.

sur le territoire américain. Cet accord prévoyait notamment une responsabilité absolue jusqu'à hauteur de 75 000 dollars par passager en dehors de toute faute ou négligence. Le gouvernement lança une consultation des compagnies aériennes étrangères pour savoir si elles étaient prêtes à accepter l'Accord intérimaire. La plupart des transporteurs étrangers ont accepté ces nouvelles exigences en matière de responsabilité objective. Ce qui a amené les États-Unis à retirer l'avis de dénonciation de la Convention de Varsovie donné le 25 novembre 1965.

Avant l'acceptation de la Convention de Montréal de 1999, la quasi-totalité des compagnies aériennes qui ont des services internationaux étaient signataires de cet Accord intérimaire. Il s'agit d'une uniformisation du principe de responsabilité absolue par les conditions générales de transport³⁷¹.

On constate que les États-Unis ont choisi d'agir par la contrainte. Dans le cas de l'accord intérimaire il convient de parler d'une « harmonisation forcée » mais surtout une « harmonisation avec des règles clés en mains », car les compagnies aériennes intègrent ces dispositifs sans aucune modification dans leurs rapports contractuels.

Cet accord intérimaire ne sera qu'un tremplin à l'avènement d'un droit de la responsabilité issu des conditions générales de transport. Ces compagnies aériennes vont créer les conditions d'une responsabilité objective mais surtout réaliste. En effet, l'amélioration constante de ces conditions de transport est le résultat d'un phénomène de surenchère des compagnies aériennes. Les plafonds sont repoussés progressivement afin d'accompagner l'inflation, mais également pour rassurer les passagers aériens. Les transporteurs aériens voient dans cette pratique un moyen de redorer leur blason après une catastrophe aérienne.

Les compagnies aériennes japonaises insèrent dès juillet 1992 dans leurs conditions de transport leur abandon des limitations de responsabilité prévues à l'article 22 et 17 de la Convention de Varsovie pour les cas de lésions ou de mort du passager au profit de l'article 20 avec un plafonnement à 100 000 DTS³⁷².

Les compagnies japonaises ont choisi d'encadrer cette responsabilité objective, les conditions générales de transport précisait que les transporteurs se gardaient la possibilité d'exercer tout recours contre les tiers responsables. Par ailleurs, cette responsabilité pour risque avait des contours délimités par la Convention de Varsovie. En effet, les compagnies n'acceptaient que les réparations admises par cette dernière. Il s'agissait en réalité d'éviter tout cumul des

371 Ibid, cet accord montre également « *flexibility of international relations by implimenting an agreement into the private air law regime governing the relationship between carrier and passenger* », p.209-210.

372 Michel G. FOLLIOU, *la modernisation du système varsovien*, op., cit, p.413.

indemnisations. La responsabilité objective était un gage de sérieux et de transparence des compagnies aériennes, mais pour autant, il ne fallait pas tomber dans une réparation disproportionnée à l'image des dommages et intérêts punitifs³⁷³.

Cette initiative japonaise n'est pas restée sans effet sur les autres compagnies aériennes, entraînant même des conditions générales de transport beaucoup plus avantageuses. Les compagnies aériennes australiennes s'alignent sur le régime de la responsabilité objective en janvier 1995 mais en augmentant le plafond à 260 000 DTS.

Les intérêts des particuliers, c'est-à-dire des compagnies aériennes, qui sont des opérateurs privés pour la plupart, ont convergé pour ancrer de manière durable une responsabilité objective avec des plafonds toujours plus élevés. A l'image de la théorie d'Adam Smith de la « main invisible », il y a une convergence des intérêts des opérateurs privés qui conduit à l'amélioration de l'intérêt général, c'est-à-dire l'amélioration pour l'ensemble des passagers³⁷⁴.

Les travaux préparatoires de la Convention de Montréal constatent que l'harmonisation entre les droits nationaux et les conditions générales de transport est proche. L'uniformisation vient juste confirmer une pratique existante. Le plafond de 113 000 DTS instauré par le système de Montréal apparaît dérisoire. Ce seuil minimaliste assure un effet cliquet, c'est-à-dire un seuil au dessous duquel les compagnies ne pourront descendre. Car beaucoup de compagnies aériennes venant des pays en voie de développement, ne pouvait s'aligner sur ces « ultras-plafonds », d'où la nécessité d'uniformiser.

B. L'impact des nouvelles tendances de la responsabilité civile de droit commun sur la responsabilité du transporteur aérien.

1. L'absence d'autonomie du droit aérien et son appui sur le droit commun de la responsabilité

Un droit est considéré comme autonome lorsqu'il se suffit à lui-même, **c'est-à-dire** qu'il constitue un système juridique particulier, qui évite toute référence au droit commun. Pour certains auteurs, l'autonomie d'une matière suppose qu'elle crée des catégories nouvelles, qui n'ont pas d'équivalent dans les autres branches du droit. Le droit maritime a instauré des institutions propres comme les « avaries communes » ou « les assurances maritimes », le droit

³⁷³ Jacques NAVEAU, Marc GODFROID, Pierre FRÜLING, *Précis de droit aérien*, 2ème éd. ULB, Brylant 2006, p.299.

³⁷⁴ Adam SMITH, *La Richesse des Nations* (1776) .

aérien n'a créé aucune institution, il utilise les mécanismes du droit commun³⁷⁵.

La jurisprudence française a toujours pris position pour l'absence d'autonomie du droit applicable à la responsabilité du transporteur aérien. L'Assemblée plénière du 14 janvier 1977 affirme que « *si la convention de Varsovie du 12 octobre 1929, à laquelle renvoie l'article l. 322-3 du code de l'aviation civile pour la détermination des règles de la responsabilité du transporteur aérien, prévoit que l'action en responsabilité doit être intentée à peine de déchéance dans un délai de deux ans, il n'existe dans ces textes aucune disposition expresse selon laquelle, par dérogation aux principes du droit interne français, ce délai ne serait susceptible ni d'interruption, ni de suspension* »³⁷⁶. En effet, la Convention n'a pas institué de dispositions spécifiques pour la mise en œuvre de son droit. Le droit interne a un rôle subsidiaire mais déterminant par certains aspects.

Dans le cas de la responsabilité aérienne, le système juridique est fragmenté entre trois ordres juridiques, qui se complètent mutuellement dans la même matière.

La responsabilité du transporteur aérien est une responsabilité relevant d'un régime spécial, c'est-à-dire qu'on ne peut utiliser le droit commun pour définir les responsabilités.

En France, la loi du 5 juillet 1985 sur les accidents de la circulation illustre cette responsabilité extirpée du droit commun, en raison des spécificités de la matière et des solutions qui doivent être données notamment envers les victimes des accidents de la route.

Gérard Cas explique que le droit aérien est un droit créé artificiel, issu du développement de l'aéronautique, il est imprégné de technicité. Si la responsabilité aérienne avait été laissée au droit commun, les passagers victimes auraient eu des difficultés à faire reconnaître et indemniser leurs dommages. Le cloisonnement entre le droit aérien et le droit commun empêche l'harmonie du droit conventionnel qui assure par ses règles spéciales le développement des relations aériennes et l'étendue des règles juridiques qui constituent le droit propre de chaque État³⁷⁷. Vincent Grellière rappelle que la Convention de Varsovie ne peut être considérée comme un système juridique à part entière, car ce n'est pas un droit autonome³⁷⁸. Plus que jamais, cette thèse est d'actualité car les renvois à la loi nationale sont maintenues dans la Convention de Montréal.

Les silences de la Convention de Varsovie ont permis au droit communautaire de combler certaines attentes. La combinaison du droit conventionnel et communautaire [a-t-elle suffi à consacrer l'autonomie du droit aérien ?](#)

³⁷⁵ Michel de JUGLART, Emmanuel du PONTAVICE, op., cit, p.61-62.

³⁷⁶ Cass. Plénière, 14 janvier 1977, n°74-15061 *Bull., civ.*

³⁷⁷ Gérard CAS, op cit, p. 29.

³⁷⁸ Vincent GRELLIERE, op cit, p.14.

Le droit interne dispose toujours d'un rôle important, le maintien des particularismes nationaux se fait ressentir lors d'imbrication des sources. L'aspect fragmentaire de l'unification de la Convention nous a permis de voir l'influence des droits nationaux et des pratiques des opérateurs privés dans l'amélioration du droit conventionnel.

Le droit commun de la responsabilité civile reste présent dans l'application de la responsabilité du transporteur aérien. Jean-Pierre Tosi explique dans son article « *Exclusivité du droit spécial ? L'exemple de la responsabilité du transporteur* » que les Conventions de Varsovie et de Montréal fixent avec précision le domaine laissé au droit commun³⁷⁹. Le droit commun a une application subsidiaire, par exemple la détermination des personnes qui ont un intérêt à agir. Le droit spécial issu du droit conventionnel exclut l'application concurrente du droit commun. Pour le cas du droit français, il n'est pas possible d'appliquer l'article 1382 du code civil pour consacrer la responsabilité du transporteur aérien même lorsqu'il s'agit d'un vol domestique, car comme nous l'avons vu précédemment, le droit interne a choisi d'étendre l'applicabilité des conventions internationales au transport interne. La responsabilité du transporteur aérien navigue entre droit exclusif et droit commun. La stricte séparation entre les domaines est chose impossible, car les Conventions n'ont vocation qu'à unifier certaines règles. La responsabilité du transporteur aérien ne se limite pas à la réparation, d'autres mécanismes viennent mettre en œuvre cette responsabilité.

En effet, le mode de calcul de l'indemnisation, le barème d'évaluation des dommages et des préjudices, sont des outils pris dans la responsabilité de droit commun, plus précisément dans le droit du dommage corporel pour le cas français. Cette absence d'autonomie va permettre le rapprochement avec d'autres matières qui vont métamorphoser l'application du droit conventionnel.

Il convient dès lors de s'intéresser à l'impact des nouvelles tendances de la responsabilité civile envers la responsabilité du transporteur aérien.

2. L'impact de la nouvelle dynamique du droit de la responsabilité civile sur la responsabilité du transporteur aérien

a) Le développement du droit des dommages corporels : les cas des droits nationaux européens

³⁷⁹ Jean-Pierre TOSI, " *Exclusivité du droit spécial. L'exemple de la responsabilité du transporteur aérien* ", Publications des Mélanges sous la direction d'Yves Picod " Etudes sur le droit de la concurrence et quelques thèmes fondamentaux ", Dalloz, collection Mélanges, 2006, p

i) L'objectivation globale de la responsabilité civile

La responsabilité pour risque a conduit à un renouveau de la responsabilité civile de droit commun et spécial. La fin de la présence de la faute s'explique par une volonté indemnitaire. La responsabilité pour risque est fondée sur la nature de l'activité : si elle fait naître un risque pour autrui alors son auteur est responsable au delà du dommage qu'il a causé mais du fait que son activité génère du risque. Il n'y a pas à prouver la faute, le simple lien de causalité fonde la responsabilité. Ce phénomène d'objectivité de la responsabilité développée par les droits internes a permis l'émergence de cette responsabilité sans faute du transporteur aérien à l'égard de son passager dans la Convention de Montréal.

Aujourd'hui, le droit interne français de la responsabilité est le reflet de cette volonté excessive pour certains auteurs d'indemnisation des victimes. Elle illustre la nouvelle exigence contemporaine de la responsabilité : la réparation du dommage³⁸⁰. La faute disparaît progressivement de la matière, elle est substituée par de nouvelles considérations, la priorité est donnée au dommage subi par la victime. Boris Starck a fortement contribué à cette transformation de la responsabilité, il s'intéressa à l'indemnisation de la victime plutôt qu'à la recherche de la faute³⁸¹.

Aujourd'hui, le droit prospectif de la responsabilité est allé très loin dans l'automatisation de la responsabilité. Geneviève Schamps a suggéré l'établissement d'une responsabilité sans faute qui serait lié à la réalisation d'une mise en danger comportant un risque caractérisé³⁸². Celui qui dirige une activité dangereuse et en tire des bénéfices doit supporter les risques, c'est-à-dire en payer les conséquences. Cette responsabilité trouve sa source dans l'exposition à un risque, dont l'exploitant est le seul à pouvoir gérer ce risque. Cette théorie pourrait trouver sa place dans certains dommages corporels subis par les passagers aériens lors du transport. De plus en plus de personnes révèlent des troubles auditifs après un transport aérien. Certains spécialistes expliquent ce phénomène par une mauvaise pressurisation des aéronefs. Cette atteinte physique pourrait être rattachée au risque aérien, au même titre que la thrombose veineuse³⁸³. Le transporteur aérien par son exploitation expose en quelque sorte les passagers à risque particulier. Cependant, il n'a pas seul la maîtrise des risques, les agents de la navigation aérienne, les services de la maintenance, les services météorologiques, les services

380 Philippe TOURNEAU, *Droit de la responsabilité et des contrats* Dalloz Action, 2010-2011, p.36 et s

381 Boris STARCK, *Essai d'une théorie générale de la responsabilité civile considérée en sa double fonction de garantie et de peine privée*, Paris, 1947.

382 Geneviève SCHAMPS, *La mise en danger : un concept fondateur d'un principe général de responsabilité. Analyse de droit comparé*, Thèse de doctorat, Coll. Bibliothèque de la Faculté de droit de l'Université catholique de Louvain, XXVIII, Bruylant, Bruxelles, L.G.D.J., Paris, 1998, 1140 p. 606-607.

383 cf. Les troubles auditifs et thrombose veineuse, chapitre 5.

aéroportuaires, les agents de handling et le constructeur aéronautique participent à ce risque. La répartition du risque repose en réalité sur une chaîne d'acteurs propre au secteur.

D'où l'émergence du « droit du dommage corporel », qui vient chercher le solvens au profit de la victime, qui est réputée plus solvable que l'auteur du dommage. Le développement du système assurantiel accompagne cette objectivation de la responsabilité. L'assurance vient couvrir le risque de l'activité. L'assurance de responsabilité civile a conduit à des profondes mutations de la responsabilité civile de droit commun et spécial. Le législateur français est intervenu pour étendre l'obligation d'assurance, ce qui lui a permis d'effacer progressivement toute exigence de faute au profit de l'obligation assurantielle. En effet, la responsabilité devient simplement un support pour l'assurance, le juge désigne le responsable sans procéder à la recherche de la faute, la loi du 5 juillet 1985 sur les accidents de la circulation a mis en place le système de la « pré-désignation » du responsable en fonction de l'assurance. Dès lors, la créance indemnitaire est imputée au conducteur, la création de cette présomption fictive répond à des considérations assurantielles³⁸⁴.

Cette socialisation des risques repose sur la collectivisation des cotisations afin de garantir la réparation des victimes et d'éviter toute situation d'insolvabilité. Cette considération est au centre de la convention de Montréal avec l'obligation d'assurance des transporteurs aériens.

Le droit de la responsabilité du transporteur aérien s'inscrit dans un mouvement d'harmonisation entre le droit commun et les régimes spéciaux de la responsabilité civile. Pourquoi doit-on y voir un phénomène positif ? Cette convergence donne aux juges nationaux une proximité entre la pratique de droit commun et des régimes spéciaux.

Cette harmonisation est d'autant plus importante que la responsabilité du transporteur aérien n'est pas uniforme, elle utilise les mécanismes du droit commun de la responsabilité. Vincent Gréllière explique cette situation qui combine le droit interne et le droit conventionnel comme un niveau intermédiaire dans lequel la solution dépend à la fois des règles de la Convention de Varsovie et de celles du droit interne³⁸⁵.

L'estimation du dommage corporel est une question exclusivement gérée par le droit interne. L'analyse du dommage corporel, notamment de savoir ce qui doit être considéré comme un dommage corporel, relève de la législation interne, mais également de la pratique des tribunaux.

En effet, le cas espagnol et français sont très proches dans la mesure où le droit conventionnel n'a pas établi de barème pour chacun des postes de préjudices. En Espagne, la haute juridiction explique qu'ils sont étudiés de manière discrétionnaire par les juges. La

384 Geneviève VINEY, op cit, p.41.

385 Vincent GRELLIERE, op cit, p.16.

compensation des souffrances des victimes du dommage quant à leur fixation sont des questions de fait qui relève de la compétence des tribunaux inférieurs³⁸⁶. Les précédents judiciaires permettent aux juges d'avoir une trame des postes indemnisation et à quel quantum.

En France, le droit du dommage corporel repose également sur la pratique. Pour Michel Périer, « *pour l'heure c'est la jurisprudence qui rythme le pouls de la réparation* », le droit de la réparation du dommage corporel reste sans attache législative. La nomenclature "Dintilhac" illustre cette nécessité d'élaborer une nomenclature commune à l'ensemble des dommages corporels afin d'améliorer l'indemnisation des préjudices corporels. La pratique des tribunaux ne suffiraient pas à établir une cohérence et une égalité de traitements entre les citoyens³⁸⁷. Cette nomenclature n'a pas de valeur législative ou réglementaire mais elle a été accueillie par les tribunaux à travers des circulaires et par les assureurs dans la pratique³⁸⁸.

Le développement du droit des dommages en droit français permettrait d'extirper cette matière du droit de la responsabilité extra-contractuelle. Car le droit de réparation des accidents corporels concerne également les victimes qui sont liées contractuellement. Le droit français voit dans le dommage une défaillance contractuelle à travers l'obligation de sécurité. La doctrine française explique que dans le cas de l'obligation de sécurité de moyen, les victimes ont peu de chance de voir leurs dommages reconnues. Elle n'hésite pas à parler d'aberration dans la mesure où elle se retourne contre son bénéficiaire³⁸⁹. Quant l'obligation de sécurité de résultat, Phillipe Tourneau y voit une excroissance artificielle et illogique du contrat³⁹⁰.

Ces débats doctrinaux sont une impulsion indirecte vers une amélioration du traitement de la responsabilité du transporteur aérien dans la réparation des dommages liés à son activité.

Le droit des dommages va prendre différentes voies, et créer de nouvelles subdivisions. Une particulièrement va intéresser notre étude : le droit des dommages collectifs.

386 Arrêts du 11 février 1968, du 22 avril 1983, du 21 avril 1989 et du 7 octobre 1989, cité par Rodolfo A. GONZALES-LEBRERO, op cit, p.453.

387 Groupe de travail, Jean-Pierre DINTILHAC, Rapport 2005 sur l'élaboration d'une nomenclature des préjudices corporels, <http://www.justice.gouv.fr/publications-10047/rapports-thematiques-10049/elaboration-dune-nomenclature-des-prejudices-corporels-11945.html>

388 Michel PERIER, *JCI Civil Code > Art. 1382 à 1386, Fasc. 202-1-2 : Réparation de l'atteinte à l'intégrité physique*, n°1-6

389 Pierre TERRE, Yves SIMLER, François LEQUETTE, *Droit civil, Les obligations*, Précis Dalloz, 5e éd., n° 560, évoquant le cas de l'obligation de sécurité de moyen qui aurait pu être soulevé par les établissements de transfusions sanguines lors du scandale du sang contaminé, obligeant les victimes à prouver une faute. Mais au regard de la forte médiatisation les tribunaux ont choisi de mettre à la charge des centres une obligation de résultat.

390 Phillipe TOURNEAU, op cit, p.51 n°95.

b) Les nouveaux regroupements : le droit des dommages de masse, droit des catastrophes, droit des accidents collectifs

i) Le rattachement de l'accident aérien à une catastrophe

La doctrine s'est intéressée très tôt à la réparation des dommages collectifs, en raison de l'impact de ces dernières dans l'opinion publique.

Théo Hassler estime que « *la médiatisation suscitée par le caractère collectif et spectaculaire de la catastrophe modifie les comportements sociologiques* ». ³⁹¹

Plusieurs dénominations ont été proposées par la doctrine, on parle du droit des catastrophes, du droit des accidents collectifs ou du droit des dommages de masse. Mais toutes ces notions embrassent une même conception : l'indemnisation des préjudices collectifs.

Marie-France Feuerbach-Steinle subdivise les catastrophes en trois catégories : les tragédies issues de la folie meurtrière, des déchaînements de la nature, et celles qui sont la conséquence de la défaillance humaine ou technologique. Ces dernières tragédies, qui sont la rançon du progrès, sont désignées sous le terme de catastrophe dès lors que leurs conséquences atteignent le seuil du collectif ³⁹². La différence entre un accident et une catastrophe réside dans les conséquences, elles dépassent le seuil de l'individuel. Un événement unique génère une multitude de dommages de toute nature, c'est-à-dire matériels, corporels et moraux à plusieurs personnes.

Marie-Pierre Camproux-Duffrène définit la catastrophe comme un événement qui intervient brutalement. Elle présente certaines caractéristiques : l'ampleur, la gravité des dommages et le nombre important des victimes existantes ou à venir ³⁹³. L'accident aérien est un accident collectif dont les circonstances sont variables, la cause est différente d'un accident à l'autre. Il peut être du « *cumulativement ou alternativement aux conditions météorologiques, un défaut d'entretien, une faute de pilotage ou un problème technique* » ³⁹⁴. Mais la caractéristique commune des accidents aériens est la concentration des victimes. Pour Marie-Pierre Camproux-Duffrène, ce qui distingue l'accident collectif des autres catastrophes, c'est le critère de la participation. Dans l'accident aérien, « *la victime a participé à l'événement en conduisant ou en étant passager d'un véhicule sur une autoroute ou en faisant partie du vol de l'Airbus A320 d'Entzheim* » ³⁹⁵.

Le critère de la participation des victimes d'un accident aérien est-il pertinent ?

³⁹¹ Théo HASSLER, *Le gauchissement des règles de la responsabilité civile en cas d'accidents collectifs ou de risques majeurs*, Petites affiches, 08 juin 1994 n° 68.

³⁹² Marie-France FEUERBACH-STEINLE, *le droit des catastrophes et la règle des trois unités de temps de lieu et d'action*, Petites affiches, 28 juillet 1995 n° 90, P. 9

³⁹³ Marie-Pierre CAMPROUX-DUFFRÈNE, *Réflexion sur l'indemnisation des victimes de catastrophes technologiques*, Gaz. Pal., 21-22 février 1997, Doct. p.337.

³⁹⁴ Ibid, p. 338.

³⁹⁵ Ibid.

Sur ce point, le critère de la participation est difficile à concevoir dans un accident d'aéronef. Les passagers aériens sont liés par un contrat de transport avec le transporteur ; pour autant, ils ne prennent pas à tour de rôle les commandes de l'aéronef. Caroline Lacroix a également soulevé ce problème de construction doctrinale de l'accident collectif. En effet, il paraît difficile de considérer qu'un passager ait pris part à la conception, la fabrication ou encore l'entretien de l'aéronef, dans le cas d'un accident pour défaillance technique³⁹⁶.

ii) La portée de cette matière juridique pour les accidents aériens

Pour Claude Lienard, la création de cette nouvelle branche du droit de la responsabilité répond à des besoins immédiats. La mise en œuvre de l'aide aux victimes, les procédures judiciaires et administratives, les relations avec les assureurs et les fonds d'indemnisation sont autant de mécanismes qui doivent être pensés de manière collective³⁹⁷. En effet, ces dispositifs sont prévus pour une prise en charge des victimes individuellement, mais face à une catastrophe cette gestion reste laborieuse. Claude Lienard propose une démarche dynamique et pragmatique de la gestion des accidents collectifs³⁹⁸. Le droit des catastrophes aura pour tâche d'adapter cette individualité de la procédure à la nature collective de l'accident.

Il est donc légitime de s'interroger sur « *une modélisation globale, juridique et judiciaire* », du traitement de ces situations³⁹⁹. Le travail de recherche sur le droit des catastrophes a pour ambition la consécration législative d'un droit propre aux accidents collectifs.

Un autre élément doit être mis en avant dans le traitement des catastrophes, c'est l'indemnisation des victimes d'accidents collectifs. Théo Hassler relève que la médiatisation affecte l'évaluation des préjudices, portant atteinte au « *principe indemnitaire en sur-indemnisant les victimes* »⁴⁰⁰.

Selon ce dernier, la fixation des dommages-intérêts à un niveau élevé est un moyen « *pour les tribunaux de manifester leur intérêt pour le sort des victimes* ». Plus un risque collectif est

396 Caroline LACROIX, La réparation des dommages en cas de catastrophes, LGDJ 2008, p.7-8.

397 Claude LIENHARD, *Pour un droit des catastrophes*, Dalloz, 1995, chron., p. 91.

398 Cette initiative doctrinale a conduit à la création du Centre européen de recherche sur le droit des catastrophes et des accidents collectifs, à l'Université de Haute-Alsace, (CERDCAC) à I.U.T. De Colmar, par Claude Lienard en collaboration avec Marie-France Feuerbach-Steinle. <http://www.cerdacc.uha.fr>. Afin de recenser les risques et les accidents collectifs, Claude Lienard créa en février 2000, le Journal des Accidents et des Catastrophes. <http://www.iutcolmar.uha.fr/jac>.

399 Claude LIENHARD, op., cit.

400 Théo HASSLER, op cit.

médiatisé, plus « *la réprobation sociale est vive, et plus l'indemnisation est généreuse* ».

L'absence de rationalité des tribunaux en cas d'accidents collectifs démontre la nécessité d'instituer un droit autonome de la réparation des catastrophes.

Ce droit prospectif est particulièrement utile à notre étude. Certes le transport aérien a depuis plusieurs décennies amélioré la sécurité et la sûreté des passagers, mais pour autant les crashes aériens représentent toujours un choc médiatique.

Claude Lienhard a consacré l'existence d'un « droit des victimes d'accidents collectifs aérien », il explique que le droit des victimes n'est plus un souhait mais une réalité qui s'inscrit dans le droit positif interne et international. Ce droit des victimes des accidents aériens reste attaché au droit civil, même si il a été incorporé au sein du droit de la réparation⁴⁰¹.

Ce droit propre au droit des catastrophes aériennes permet de poser les contours d'un processus inter-disciplinaire et pluri-actif. Claude Lienhard établit une nomenclature des droits des victimes ; la première est le droit des victimes à être secouru c'est-à-dire la mise en place des moyens de secours appropriés, proportionnés, rapidement et suffisamment coordonnés. S'ajoute le droit d'être aidé dès les premières minutes et heures qui suivent le crash. Cette aide doit pouvoir bénéficier aux survivants ainsi qu'aux ayants-droits. Pour finir, les victimes ont droit à une indemnisation juste et intégrale. Les accidents aériens sont collectifs, ils ne peuvent en aucun cas être comparés ou analysés comme un accident de la circulation. Claude Lienhard n'hésite pas à préconiser des normes spécifiques et adaptées aux accidents collectifs.

Ces droits sont le reflet de l'existence d'un débat de fond sur le droit des victimes de dommages de masse. La création en 2004 d'un secrétaire d'État aux droits des victimes illustre la volonté des pouvoirs publics d'organiser ces droits. Le champs d'intervention est très vaste, il s'étend des victimes d'accidents et de faits terroristes puisqu'il englobe clairement les accidents collectifs, les sinistres sanitaires, industriels, alimentaires ou de santé publique, les accidents écologiques, les catastrophes naturelles ou encore les discriminations et les atteintes au droit de l'homme⁴⁰².

Le secrétaire d'État doit également concevoir et mettre en œuvre des actions d'information et de soutien aux victimes. Il s'agit également d'assurer une coordination entre les associations de victimes, les associations d'aide aux victimes et les autorités ou organismes qui s'occupent

401 Claude LIENHARD, *La défense des droits des victimes, réparation, indemnisation, rôle des associations de défense des victimes*, Xavier LATOUR, *La sécurité et la sûreté des transports aériens*, Editions L'Harmattan, 2005, p.143-149.

402 Décret n° 2004-378 du 29 avril 2004 relatif aux attributions déléguées à la secrétaire d'État aux droits des victimes, JORF n°102 du 30 avril 2004 p.7770, texte n°20. voir également Claude Lienhard, *Les attributions déléguées à la Secrétaire d'Etat au droit des victimes : consécration et perspectives*, Journal des accidents et des catastrophes n°45 juin 2004.

du suivi des victimes⁴⁰³. Le ministère de la justice dispose également d'un Conseil National d'Aide aux Victimes mais son intervention se limite aux victimes d'infractions pénales⁴⁰⁴.

Concernant notre étude, ce secrétariat intervient également lors des négociations internationales afin de promouvoir le droit des victimes⁴⁰⁵. La prise en compte de la dimension internationale que peuvent prendre certaines catastrophes, notamment les crashes aériens, sont autant d'éléments confortant l'amélioration et l'harmonisation du droit des victimes d'accidents collectifs.

Les conventions internationales ou le droit communautaire ne donnent pas d'indication dans la gestion et la prise en charge des accidents aériens, cette mise en œuvre de la responsabilité du transporteur aérien au même titre que la procédure relève de la compétence du droit interne.

Ce droit des victimes d'accidents aériens est la conséquence de la complémentarité des sources mais également d'une réflexion interdisciplinaire. En décembre 2004, le ministère de la justice a mis en ligne le guide méthodologique sur "*La prise en charge des victimes d'accidents collectifs*"⁴⁰⁶. Il a pour vocation de constituer une base de travail commune à tous les intervenants. Il détaille l'organisation de la prise en charge des victimes par des schémas-types d'intervention, il est composé de fiches pratiques spécifiques à chaque acteur et à chaque étape du processus judiciaire. Le ministère a choisi de présenter ce guide sous une forme didactique afin d'en faciliter la lecture et la compréhension par le plus grand nombre. Cette harmonisation de la prise en charge est un indice supplémentaire de la création d'un droit des victimes d'accidents collectifs.

Cet effort dans l'organisation et la mise en œuvre de la responsabilité en cas d'accidents collectifs est très profitable au cas des victimes des accidents aériens.

Il n'y a plus de cloisonnement entre les domaines dans la mesure où l'accident collectif sollicite tant des matières internes, de procédures et de gestions propres à chaque d'État ou à des organisations d'intégration que des conventions internationales.

Ce droit prospectif proposé par Claude Lienhard a déjà fait ses preuves avec le crash de Charm Al Cheick. La constitution des familles des victimes en association a permis le

403 Claude LIENHARD, *La défense des droits des victimes, réparation, indemnisation, rôle des associations de défense des victimes*, Xavier Latour, *La sécurité et la sûreté des transports aériens*, Editions L'Harmattan, 2005, p.143-149.

404 Décret n°99-706 du 3 août 1999 relatif au Conseil national de l'aide aux victimes, modifié par le Décret n°2010-1106 du 21 septembre 2010. Le CNAV est composé du ministre de la justice, représenté par le chef du service de l'accès au droit et à la justice et de l'aide aux victimes ainsi que plusieurs autres ministères, des magistrats, des avocats, des élus, des représentants des assurances ainsi que des chercheurs spécialisés dans la victimologie, JORF n°0221 du 23 septembre 2010, p.17279, texte n° 2.

405 Claude LIENHARD, *Les attributions déléguées à la Secrétaire d'Etat au droit des victimes : consécration et perspectives*, Journal des accidents et des catastrophes n°45 juin 2004.

406 <http://www.justice.gouv.fr/publications-10047/guides-professionnels-10048/la-prise-en-charge-des-victimesdaccidents-collectifs-11957.html>

regroupement d'une cellule juridique de qualité autour d'experts internationaux. Ce partage de savoir sur la méthodologie et la gestion d'accidents collectifs entre les équipes françaises et américaines ont mis en évidence l'intérêt d'une défense collective et d'une action civile collective des victimes.⁴⁰⁷

Le droit interne est intervenu pour pallier aux lacunes du droit conventionnel, l'instauration d'une responsabilité objective du transporteur aérien dans les droits nationaux en est une illustration. Les conditions générales de transport qui sont des actes privés ont également apporté un certain renouvellement de la matière. Le droit national dans l'agencement des sources applicables à la responsabilité du transporteur aérien a une vocation subsidiaire. Dans la partie laissée au droit national, on a constaté que les améliorations du droit commun de la responsabilité vont entraîner une modernisation de la mise en œuvre de la responsabilité du transporteur aérien. Par exemple, le développement du droit du dommage corporel ou l'avènement d'un droit des accidents collectifs, sont des innovations qui ne s'apprécient pas immédiatement, mais lors de la mise en œuvre de la responsabilité du transporteur aérien.

Cette nébuleuse de normes conventionnelles et communautaires, qui prend appui sur le droit commun, affecte plus que jamais l'unité voulue par les rédacteurs de la Convention de Varsovie de 1929. Jacques Naveau parle d'une mutation des formes du droit aérien privé ; il va plus loin en affirmant « que l'uniformité du droit aérien n'est plus qu'illusoire »⁴⁰⁸.

Les sources applicables à la responsabilité du transporteur s'inscrivent dans une relation hiérarchisée et dynamisée. Les contrariétés invoquées dans les juridictions n'ont pas été retenues par le juge communautaire. Ce rejet ne signifie pas que certaines combinaisons ne se révèlent pas délicates, nous aurons l'occasion de voir ces points de rupture dans l'application de ces normes en cas de responsabilité. L'idée d'une expérimentation européenne n'est pas à perdre de vue, car l'intérêt de cette thèse est de montrer l'effort européen en matière d'amélioration des droits des passagers aériens. Les règlements communautaires font l'objet d'un suivi constant, ce qui offre au droit conventionnel une expertise actualisée. Dans une démarche prospective, la norme communautaire, au vu de son dynamisme, risque de créer une aire juridique d'ultra-protection de son passager au détriment du niveau international. Mais si des réformes sont à envisager lors de cette étude, c'est bien évidemment vers le droit communautaire que nous nous tournerons.

⁴⁰⁷ Claude LIENHARD, *La défense des droits des victimes, réparation, indemnisation, rôle des associations de défense des victimes*, op., cit.

⁴⁰⁸ Jacques NAVEAU, *L'évolution morphologique du droit aérien*, Études de droit des transports, Mélanges LIBER AMICORUM JACQUES PUTZEYS, 1996, p.536.

La responsabilité du transporteur aérien à l'égard de son passager présuppose l'existence d'un contrat de transport. Nous avons choisi de traiter de cet aspect de la responsabilité du transporteur aérien en raison des évolutions majeures du secteur. Mais également dans l'optique de comprendre pourquoi le droit communautaire s'attache tant à voir dans le passager un consommateur.

Chapitre 3 : Étude du contrat de transport aérien de passager au vu de ses différentes sources

L'assise de la responsabilité du transporteur réside avant toute chose dans sa relation contractuelle avec son passager.

Longtemps, les droits nationaux ont choisi de fonder la responsabilité du transporteur sur une responsabilité contractuelle. En France, la loi de 1924 a décidé que cette responsabilité naît de l'inexécution ou de la mauvaise exécution du contrat de transport⁴⁰⁹.

Aujourd'hui, le contrat de transport et la responsabilité du transporteur aérien ont été extirpés du droit commun. Donc, un passager qui subit un retard ou une annulation ne peut agir sur le fondement de l'article 1147 du code civil français par exemple. Nous avons vu le caractère exclusif de la responsabilité du transporteur aérien issue des conventions de Varsovie et de Montréal⁴¹⁰.

Notre étude va s'intéresser à la relation contractuelle entre le transporteur et son passager, son évolution en raison des avancées technologiques. Aujourd'hui, on parle indifféremment de passager-consommateur ou de passager-usager, la Convention de Montréal a consacré dans son Préambule la protection des intérêts du consommateur sous l'influence d'un droit communautaire fortement consumériste. Cette notion de consommateur [trouve-t-elle sa place](#) dans le contrat de transport, mais au-delà, peut-on parler d'un contrat de consommation en mouvement ?

Il conviendra de s'intéresser à l'existence même d'une théorie du contrat de transport aérien de passager (section 1). Le transport aérien subit une crise majeure, et il est en pleine mutation structurelle. L'utilisation des nouvelles technologies est plus que jamais au centre de la relation entre le transporteur aérien et son passager. Il conviendra de s'intéresser à l'impact de ces bouleversements dans la formation et la matérialisation du contrat de transport aérien de personnes (Section 2). L'exécution du contrat de transport aérien a également été affectée par cette nouvelle réalité du transport aérien, mais aussi par l'imprégnation toujours aussi croissante du droit de la consommation dans le contrat de transport aérien de personnes. (Section 3).

409 Daniel LUREAU, op., cit, p.26

410 Jean-Pierre TOSI, " *Exclusivité du droit spécial. L'exemple de la responsabilité du transporteur aérien* ", Publications des Mélanges sous la direction d'Yves Picod " Etudes sur le droit de la concurrence et quelques thèmes fondamentaux ", Dalloz, collection Mélanges, 2006, p

Section 1 : La théorisation du contrat de transport aérien de personnes

Il est primordial de rechercher l'existence d'une théorie propre au contrat de transport aérien de personnes. Le contrat de transport est frappé d'un fatalisme, la tendance à l'éparpillement des sources en ce qui le concerne ont découragé la doctrine d'établir une théorie du contrat de transports. Martine Rémond-Gouilloud considère que le contrat de transport est un « *petit contrat glissé comme par inadvertance dans un titre du code de commerce consacré au commissionnaire, il a fallu cent ans pour consacrer son autonomie* »⁴¹¹. Le règlement n°261/2004 est appelé règlement « droit des passagers » par les praticiens. Il est essentiel de dégager les éléments spécifiques au contrat de transport aérien de passagers (1§). Ce contrat de transport aérien de personnes s'est retrouvé progressivement attiré par le droit de la consommation (2§).

1§ Le contrat de transport aérien de personnes

La compréhension du contrat de transport aérien de personnes repose sur des fondements classiques et communs à tout les contrat de transport de personnes (A). Mais progressivement le contrat de transport de personnes a cherché d'autres fondements (B).

A. Les fondements classiques du contrat de transport aérien de personnes

1. L'approche généraliste du contrat de transport de personnes

On est en présence d'un contrat de transport de voyageurs, lorsqu'un transporteur professionnel s'engage moyennant le paiement d'un prix, à acheminer une personne déterminée d'un lieu défini à destination d'un lieu défini⁴¹².

a) Le transport de personnes se caractérise par la réunion de trois conditions.

i) Le critère de déplacement et le statut du passager

Le déplacement doit concerner des personnes vivantes. Le passager doit être une personne

411 Martine RÉMARD-GOUILLOU, op., cit, p.1

412 Barthélémy MERCADAL, René RODIERE, *Droit des transports terrestres et aériens*, ed. 5ème Dalloz, 1990, p.396.

vivante au moment du transport. En effet, le transport funéraire relève d'un régime spécifique proche du transport de marchandises. Il est régi par la Convention de Berlin de 1937 et l'Accord du Conseil de l'Europe sur le transfert des corps des personnes décédées conclu à Strasbourg en 1973⁴¹³. La libre circulation des citoyens au sein de l'Union européenne, la mobilité des travailleurs et le tourisme ont eu pour conséquence un accroissement des transports funéraires entre États membres. Plusieurs parlementaires européens ont demandé au Conseil d'envisager un règlement européen afin d'unifier les modalités de ce type de transport⁴¹⁴. Mais à l'heure actuelle, aucun groupe de travail n'a été mis en place pour étudier cette question.

ii) La notion de maîtrise du déplacement

Cette seconde condition est la maîtrise du déplacement par le transporteur. Cet élément a été mis en lumière par René Rodière⁴¹⁵. Mais cette conception n'est cependant pas aboutie, elle ne donne pas d'éléments pour analyser « cette maîtrise ». Nous allons avoir une étude plus poussée dans une édition postérieure intitulée « Droit des transports »⁴¹⁶. La maîtrise suggère en réalité l'indépendance du transporteur, qui est caractérisée par son autonomie, c'est-à-dire qu'il est à même de choisir les moyens de transports qu'il va mettre en place pour l'acheminement des passagers.

Ce critère permet également de différencier les contrats de transport des contrats de remorquage de véhicule par exemple⁴¹⁷.

iii) La qualité de professionnel du transporteur aérien

Cette dernière spécificité du contrat de transport de personnes concerne le caractère professionnel du transporteur, pour René Rodière, il tire de son activité une rémunération. Le transporteur a dès lors la qualité de commerçant au regard de l'article L.110-1 du code civil.

413 Annuaire de droit international, *Les conventions internationales conclues par la France et publiées au Journal officiel de la République française en 2000*, vol.46 p.696. l'Accord du Conseil de l'Europe sur le transfert des corps des personnes décédées conclu à Strasbourg en 1973 est entré en vigueur le 10 juin 2000, Décret de publication n° 2000-1033 du 17 octobre 2000, J.O. 24 octobre 2000 p. 16964.

414 QUESTION ÉCRITE E-0343/02 posée par Eija-Riitta Korhola (PPE-DE) au Conseil, *Transport des corps des personnes décédées dans l'Union européenne*, JO du 29 août 2002, n°C205E, p.94.

415 Civ, cass, 11 octobre 1972, JCP, 17325, note René RODIERE.

416 Yves. REINHARD, Isabelle. BON-GARCIN et Maurice BERNADET, *Droit des transports*, Coll. Précis Dalloz, 2010, p.401.

417 Ibid.

2. La transposition de ces critères au transport aérien de personnes

a) Le contrat de transport aérien au regard du droit conventionnel et du droit interne

i) Les notions « d'acheminement » et « d'onéreux » pour l'article L.6400-1 du code des transports

L'article L.6400-1 du code des transports définit le transport aérien comme l'acheminement « *par aéronef, d'un point d'origine à un point de destination, des passagers, du fret ou du courrier, à titre onéreux* ».

Cette codification a été impulsée par la loi n°2009-596 du 12 mai 2009 de simplification et de clarification du droit et d'allègement des procédures (JORF n°0110 du 13 mai 2009 page 7920, texte n° 1). Une ordonnance n°2009-1307 du 28 octobre 2010 a [créé la partie](#) législative du code des transports. Il convient de rappeler qu'auparavant, les dispositions relatives aux différents modes de transports étaient éclatées entre le code civil et le code l'aviation civile. La sixième partie du code des transports traite du transport aérien et de l'aviation civile. Dans son livre V sur le transport aérien, le code va rapatrier les dispositions législatives du code l'aviation civile, mais également insérer la Convention de Montréal, ainsi que les règlements européens en vigueur.

Il convient de s'intéresser à cette codification qui a profondément marqué la doctrine française. En effet, la codification a pour principe l'organisation du droit constant. Or, il apparaît que la codification a choisi de déplacer les textes et d'opérer des renvois sans définir certaines notions, ou sans réécrire les définitions qui sont frappées de désuétude. Le droit des transports a subi de profondes mutations en raison des conventions internationales.

L'exemple le plus frappant concerne le renvoi de la responsabilité du transporteur aérien à la Convention de Varsovie alors que la France a ratifié la Convention de Montréal depuis 2004.

Ce codification reste un effort louable mais partiellement réalisé, affecte également la définition du transport aérien. Cette divergence entre les Conventions et le choix des rédacteurs du code des transports affecte la perception du contrat de transport aérien. Il est facile d'assimiler le déplacement et le transport, mais qu'en-t-il du caractère onéreux ?

Le caractère professionnel de l'activité du transporteur aérien s'effectue contre rémunération. Donc ce qui justifie que le transporteur propose et conclut des contrats à titre onéreux⁴¹⁸.

⁴¹⁸ Stéphane PIÉDELIÈVRE, Dominique GENCY-TANDONNET, *Droit des transports*, Lexisnexis, 2013, p.268, n°411

Pourtant, Philippe Le Tourneau explique que le caractère onéreux n'est pas l'essence du contrat de transport⁴¹⁹. Le qualificatif d'onéreux n'est pas pertinent, le code des transports aurait dû se contenter de reprendre la définition du droit conventionnel. Ce critère est inopérant pour plusieurs raisons, le transport fait par un professionnel n'est forcément onéreux. Le fait d'assimiler le transport gratuit à celui effectué par un non-professionnel est insuffisant. La notion de rémunération du transport est beaucoup plus claire, car il y a bien une question de contrepartie dans un cadre contractuel. La contrepartie répond plus à l'existence d'une relation synallagmatique, où chacune des parties est créancière et débitrice. Cette distance dans l'appréciation du contrat de transport illustre une nouvelle fois la dispersion des sources applicables en matière de transport aérien de personnes⁴²⁰.

ii) Le transport contre rémunération pour l'article 1er de la Convention de Montréal

La définition du contrat de transport aérien prévue à l'article 1er de la Convention de Montréal a su préserver sa spécificité, il serait même plus judicieux de parler d'un monopole de la conceptualisation du contrat de transport aérien.

La Convention de Varsovie s'applique « *uniquement aux transports internationaux par aéronefs, qu'il s'agisse de personnes, bagages ou marchandises et contre rémunération* ».

La Convention consacre le transport aérien de personnes comme une activité commerciale, on en revient à la théorie du contrat de personnes retenue par René Rodière.

Il existe des transports gratuits comme les initiations, des baptêmes de l'air par exemple, on parle du transport aérien bénévole.

La distinction entre le transport à titre onéreux et le transport gratuit ou bénévole est essentielle, car notre étude s'intéresse à l'activité principale du transporteur aérien avec des passagers.

Pour Maurice le Goff, le montant du transport importe peu, ainsi une simple contribution aux frais du transport équivaut à une rémunération, même si la rétribution ne permet pas d'assurer le fonctionnement d'un aéro-club. L'absence de marge bénéficiaire n'empêche pas la qualification de contrat de transport aérien de personnes⁴²¹.

419 Philippe LE TOURNEAU, Cyril BLOCH, *Contrat de transport*, Répertoire de droit civil, Dalloz, n°10.

420 Philippe DELEBECQUE, *Je le croyais constant, il était infidèle ! : une codification à droit « inconstant »*, Revue de droit des transports n° 10, Octobre 2011, repère 9. voir ég. Philippe DELBECQUE, *Pour une théorie du contrat de transport*, mélanges offerts à Jean-Luc Aubert.- Paris : Dalloz, 2005. p.103-114, qui considère que cet effort de codification n'a pas remédié à la dispersion des sources et des règles de droit applicable au droit des transports.

421 Marcel Le GOFF, *Manuel de droit aérien : droit privé*, Dalloz Paris 1961, p.82

Le contrat de transport bénévole est donné gratuitement, par exemple un membre d'un aéro-club invite des amis pour un baptême de l'air. C'est également le cas des leçons de pilotage, qui sont considérées comme de simples contrats d'entreprise⁴²².

Attention, le transport gratuit effectué par une entreprise de transport aérien entre dans le cadre du transport onéreux. Donc, le critère de gratuité n'empêche pas la qualification en contrat de transport. Pour éviter cette assimilation, les aéro-clubs se sont constitués en associations sportives, ils ne sont pas des commerçants, ce qui est compréhensible, les adhérents ne sont pas des passagers mais des apprentis pilotes. Il s'agit d'une activité de loisir, qui ne correspond en rien à un transport de personnes classique sur des lignes régulières.

Les rapports entre l'aéro-club et ses membres sont régis par les statuts du club. Ils sont liés par un contrat d'association, l'aéro-club met à la disposition de l'adhérent des avions⁴²³

La Cour de Cassation a rappelé dans une décision du 20 mai 2010⁴²⁴, que la responsabilité du transporteur aérien par air « ne pouvait être recherché » dans le cadre d'un transport gratuit si et seulement s'il établit que la cause de l'accident réside dans la faute du pilote. La Haute juridiction insiste sur l'absence de contrat de transport. En l'espèce, il s'agissait de membres d'un aéro-club français qui se rendaient dans un aéro-club en Hongrie.

Le débat s'articulait autour de la qualification du déplacement en un vol international, il n'en est rien, les juges sont restés sur la notion « de mise à disposition » ou « de prêt d'usage d'aéronef » **quels que soient** l'éloignement, la distance ou le nombre d'États survolés. La seule action en responsabilité envisageable est de nature délictuelle.

b) L'aéronef et sa place dans le contrat de transport

L'aéronef est le moyen de transport mis à la disposition par le transporteur. Il est primordial de définir l'aéronef afin d'éviter toute confusion.

L'article L. 6100-1 du code des transports (ancien article 110-1 du code de l'aviation civile) qualifie d'aéronef « *tous les appareils capables de s'élever ou de circuler dans les airs* ». Une variété d'engins dispose de cette qualité ; les hélicoptères, les ULM, les dirigeables, les montgolfières, les hydravions, les avions bi-places. La motorisation de l'aéronef ne semble pas être une condition, c'est-à-dire « *qu'il n'est même pas nécessaire que l'engin ait un moyen*

⁴²² Bernard MERCADAL, René. RODIERE, op cit, p.398.

⁴²³ Léopold PEYREFITTE *Jcl. Transport. Fasc n°.905. Transport aérien, V. aéro-clubs*, n°149.

⁴²⁴ Cass.Civ, 1ère, 20 mai 2010, Aéro-club de Péronne et AXA Corporate Solutions assurance c/ Consorts X... et Autres, RFDA 2010, p.319.

de propulsion propre du moment qu'il est capable de circuler dans les airs comme un planeur »⁴²⁵.

Or, on voit mal une compagnie aérienne utiliser un dirigeable pour l'acheminement ses passagers. Les transporteurs utilisent des aéronefs adaptés aux lignes commerciales. Les aéronefs des compagnies aériennes sont des produits fongibles et substituables.

Cette tentative de conceptualiser le contrat de transport de personnes reste difficile, le choix de qualificatif différent entre le droit interne et conventionnel affecte la compréhension globale l'opération de transport dans un cadre commerciale. Martine Rémond-Gouilloud avait expliqué que la « *spécificité du contrat de transport appelle donc sans hésitation à une règle propre en revanche, il est douteux à première vue qu'une régime unique lui suffise* »⁴²⁶.

Cette conception du contrat de transport aérien de personnes a déjà fait l'objet de longs développements dans la doctrine française, notamment avec les travaux du Doyen Chaveau ainsi que dans la thèse de Vincent Gréllière. Cette analyse est tombée en désuétude, néanmoins elle reste fondatrice mais ne correspond plus à la réalité du contrat de transport. Jocelyne Vallansan explique que les contrats de transport d'aujourd'hui sont « *d'une autre génération, tout en conservant le même code génétique (le nez du cousin et le mauvais caractère de la grand-mère), alors même que la filiation avec les aînés est parfois fort difficile à retrouver* »⁴²⁷. Cette image de filiation des contrats de transport ancienne et nouvelle génération illustre cette rupture dans la considération du contrat de transport dans le temps.

B. Le renouveau de l'analyse du contrat de transport à travers le rapprochement des modes de transports

Le droit des transports est composé d'une multitude de droits spéciaux, qui tirent leurs spécificités du moyen de transport, il y autant de règles applicables que de type de transports.

Au premier abord, il n'y a pas un contrat de transport mais des contrats de transports.

Mais Jocelyne Vallansan relève à juste titre l'émergence de vecteurs communs à l'ensemble des contrats de transports. Le principe de responsabilité présumée, le droit de disposer de la marchandise, le laissé pour compte, la qualité à agir en responsabilité, le prix du transport, l'action directe en paiement du prix, les règles de forclusion et de prescription sont autant d'éléments qui sont universels à l'ensemble des contrats de transports. Ces règles traversent la

⁴²⁵ Léopold PEYREFITTE, op., cit, n°80.

⁴²⁶ Martine RÉMOND-GOUILLOUD, op., cit, p.2.

⁴²⁷ Jocelyne VALLANSAN, *Existe-il une théorie du contrat de transport ?*, Petites affiches, 28 novembre 2012 n° 238, P. 37

spécificité de chaque type de transport, elles sont susceptibles de faire émerger une théorie générale du contrat de transport.

Florent Petit s'est intéressé à l'influence du caractère professionnel de l'activité du transporteur sur le contrat de transport. Il explique que les conditions d'existence du contrat de transport développées par René Rodière trouvent toujours leur place dans notre droit. Mais que le caractère professionnel du transporteur est devenu le point central du contrat de transport.

En effet, le transporteur est un professionnel, le passager est en droit d'attendre une prestation de qualité. Cette professionnalisation du transporteur explique le régime de la responsabilité objective et l'obligation de sécurité de résultat contenu dans le contrat de transport aérien de personnes. Cette théorisation du contrat de transport de personnes est parfaitement réaliste, le régime applicable au transport bénévole repose sur une faute *présumée* comme nous l'avons précédemment évoqué.

Ce renouveau de la théorie du contrat de transport de personnes passe également par une jurisprudence abondante. La Cour de Cassation a adopté une position favorable aux victimes, le développement du droit de la réparation et des accidents collectifs repose également sur cette nouvelle dynamique du contrat de transport.

Aujourd'hui, on est en mesure d'affirmer que l'obligation de sécurité de résultat s'étend à dans tous les types de transport de voyageurs et on connaît la sévérité avec laquelle la Haute juridiction française traite la SNCF par exemple quand il s'agit d'indemniser les dommages causés à un voyageur en cas de dommages corporels⁴²⁸.

Le dernier point, qu'il convient de rattacher à ce renouveau du contrat de transport repose sur la relation contractuelle entre le transporteur et son passager. Cette professionnalisation du transporteur a renforcé sa position économique dans la relation avec son passager. La notion de partie faible du voyageur a été consacré dans un règlement communautaire en 2007⁴²⁹.

Le droit des transports est composé d'une mosaïque de régimes, mais il existe un phénomène d'influence et de mimétisme entre les droits applicables. Ce processus d'harmonisation

428 Christophe PAULIN, *Responsabilité du transporteur ferroviaire en cas d'agression d'un voyageur par un autre*, Revue de droit des transports 2011 n°9, p.19-20, *commentaire* de la décision de la Cour de cassation, première Chambre civile, 23 juin 2011, pourvoi numéro **10-15.811**, H contre SNCF et autre

429 RÈGLEMENT (CE) No1371/2007 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, JOUE L.315/14, 3 décembre 2007, troisième considérant « *Le voyageur ferroviaire étant la partie faible du contrat de transport, il convient de sauvegarder ses droits à cet égard* ».

horizontale a été fondamentale dans l'amélioration des droits des passagers⁴³⁰.

Pour Philippe Delebecque le droit maritime s'est rapproché du droit terrestre, le droit fluvial et le droit aérien du droit maritime, le droit ferroviaire du droit routier⁴³¹.

Cette imbrication des règles applicables à chaque mode de transport conduit à une uniformisation de la perception du contrat de transport.

Néanmoins cette analyse doctrinale du renouveau de la théorie du contrat de transport reste très portée sur le transport de marchandise. Les analyses de Jocelyne Vallansan, Florent Petit et Philippe Delebecque portent pour l'essentiel sur le transport de marchandises, cette absence de théorisation du contrat de transport de personnes peut être interprétée de plusieurs façons.

Le transport de personnes est tombé dans la compétence du droit communautaire, qui est intervenu de manière complémentaire aux conventions internationales applicables à chacun des modes de transports. Cette communautarisation du transport de personnes justifie-t-elle un rejet de la doctrine dans l'établissement d'une théorie du contrat de transport ?

La théorie du contrat de transport va passer par l'atténuation du caractère exclusif, en effet l'évolution du droit des passagers implique un rapprochement avec le droit commun. Le passager, n'est plus un contributeur du développement de l'aéronautique ou des systèmes ferroviaires, il en est un usager. Cette nouvelle conception du voyageur aérien « partie faible » fait basculer le contrat de transport de personnes dans une autre matière : le droit de la consommation.

A l'heure actuelle, il n'est pas antinomique de mêler le droit spécial et le droit commun⁴³². Nous avons évoqué cette fragilisation du principe d'exclusivité du droit applicable à la responsabilité aérienne.

Il existe des éléments communs pour définir un contrat de transport de personnes, mais ils ne permettent pas de répondre à la spécificité du transport aérien de personnes. D'où la nécessité de réfléchir sur d'autres moyens de rapprochement. L'évolution des parties au contrat de transport aérien apporte un nouveau souffle à la matière.

2§ La nouvelle approche du contrat de transport aérien de personnes

Ce renouveau du contrat de transport aérien de passagers repose sur un bouleversement des

430 Cf chapitre précédent.

431 Philippe DELEBECQUE, *Pour une théorie du contrat de transport*, mélanges offerts à Jean-Luc Aubert.- Paris Dalloz, 2005. p.103-114

432 Jean-Pierre TOSI, *Exclusivité du droit spécial ? : l'exemple de la responsabilité du transporteur aérien*, op., cit.

concepts. Les parties au contrat de transport aérien ont vu leur statut évoluer. Il est important de définir les parties en présence : le passager est-il seulement un voyageur, un usager ou un client (A). L'attraction du droit de la consommation dans le contrat de transport a permis l'avènement d'un nouvel acteur, « le passager-consommateur » (B).

A. Le passager : un voyageur, un usager, un consommateur ?

1. Un usager du transport aérien

Le passager est une personne transportée à bord d'un navire, d'un avion, d'une voiture et qui ne fait pas partie de l'équipage et qui ne conduit pas⁴³³. Il est un acteur passif de son transport qui a un caractère transitoire, éphémère et délimité dans le temps.

Cette qualification du voyageur de passager inspire une certaine neutralité contrairement à la notion « d'usager ». L'usager est une personne qui utilise un service public⁴³⁴. Aujourd'hui, l'usager du transport aérien n'a plus de sens, l'ouverture du transport aérien à la concurrence retire toute substance à la notion d'usager, qui est plus approprié par exemple aux passagers de la SNCF ou de la RATP qui sont des entreprises publics, il est donc plus légitime de parler des « usagers des transports en communs ». Est-il plus approprié de parler d'un « client » du transport aérien ?

2. Un client du transport aérien

Le client s'oppose à l'usager seulement en ce qu'il contracte avec une entreprise privée, mais si on procède à une étude étymologique plus approfondi, le *client* était sous la Rome antique un Plébéien qui se mettait sous la protection d'un praticien appelé *patron*⁴³⁵. Cette définition amène en quelque sorte à placer le passager-client sous la protection du transporteur-patron. La protection peut être assimilée à cette obligation de sécurité du transporteur aérien, le passager-client s'en remet à sa protection pour réaliser son voyage.

Mais aujourd'hui, le client est une personne physique ou morale qui requiert des services contre une rétribution. La notion de contrepartie place le passager-client dans une relation vendeur-acheteur.

Le transporteur fournit en contrepartie du prix l'acheminement du passager-client d'un point A à un point B. Le passager-client est l'aspect commercial de l'activité du transporteur aérien, il

433 Définition du Petit Robert de la langue française 2010, p.1820.

434 André BALDOUS, *Droits et devoirs de l'usager et du client*, Le passager, usager, client du transport aérien, colloque du 15 juin 1993, IFURTA, éd. ADIFURTA, p.17

435 Définition du Petit Robert, op., cit, p.449.

est noyé dans le flux des voyageurs et des compagnies aériennes. Il est un être immatériel, désincarné, et virtualisé. Le passager perd sa qualité d'individu, qu'il retrouve seulement en cas de dysfonctionnement.

L'Association du transport aérien international (IATA) a publié ses prévisions de trafic aérien qui indiquent que les compagnies aériennes s'attendent à transporter quelque 3,6 milliards de passagers en 2016⁴³⁶.

Ces statistiques renforcent la perception virtuelle du passager, qui va représenter d'ici trois ans la moitié de la population mondiale.

Il convient de s'interroger sur la finalité de son recours au transport aérien. Pourquoi choisit-il de devenir le client d'une compagnie aérienne ?

La libéralisation du transport aérien, l'accroissement de la sécurisation des aéronefs ont consacré le transport aérien comme un moyen de transport sûr et économique. Les compagnies aériennes compartimentent les passagers pour des raisons de marketing. La clientèle est fractionnée de plusieurs façons. On connaît la répartition classique : affaires, tourisme, raisons personnelles. Mais les compagnies ont choisi de catégoriser les passagers en fonction de leur âge, avec des statuts particuliers pour les personnes âgées, les enfants non accompagnés, les personnes handicapées ou à mobilité réduite. Ce recensement se justifie en raison des particularités à mettre en place afin d'assurer le transport de ces personnes avec des spécificités, par exemple l'encadrement des enfants non accompagnés par du personnel navigant, la mise en place de fauteuils roulants ou de personnel qualifié pour les personnes handicapés. Le signalement des passagers qui font l'objet d'un rapatriement sanitaire permet l'organisation de son transport, la mise en place d'une civière oblige la compagnie aérienne à adapter et modifier l'emplacement du passager. La collecte des informations pourrait paraître intrusive, mais il s'agit de cibler les besoins des passagers lors de leur transport.

Aujourd'hui, la démocratisation du transport aérien a conduit à une certaine régularité des passagers présents. La prise en compte de la fidélité des passagers d'affaires par exemple a permis d'instaurer des classes affaires avec un niveau de prestations différents des classes dites « économiques ». Certaines compagnies ont fait le choix d'uniformiser leurs prestations afin de réduire les coûts de transports, c'est le cas des **compagnies « low-cost »**.

Le passager avec ses spécificités et son particularisme reste noyé dans la masse considérable du flux des voyageurs. Peut-on essayer de le distinguer d'une autre manière ?

Le transport aérien comme les autres moyens de transports ont deux finalités : le transport de

436 Communiqué n°50 de l'IATA 6 décembre 2012, Les transporteurs aériens auront 3,6 milliards de passagers en 2016, Près du quart des nouveaux passagers seront chinois, Genève, <http://www.iata.org/pressroom/pr//Documents/French-PR-2012-12-06-01.pdf>

personnes et de marchandises. Dès lors, on peut procéder à une définition a contrario, le passager n'est pas une marchandise, mais il est logique que le passager transporte avec lui des marchandises, c'est-à-dire des bagages. Cette différence paraît évidente pour tout un chacun, mais pas forcément pour le transporteur lui-même.

En effet, les compagnies aériennes ont longtemps assimilé le transport de personnes à un fret d'humain. Les codes des transporteurs montrent parfois l'ancrage de cette conception, il a été relevé que les passagers peuvent être désignés comme « self propelling cargo », qui veut dire littéralement la marchandise qui se propulse elle-même⁴³⁷. C'est-à-dire, que contrairement à la marchandise, le passager n'a pas besoin de manipulation, ou de transfert entre l'aéronef, la zone de transit et les autres moyens de transports. Cette analyse peut paraître choquante, mais elle reflète la déshumanisation du transport aérien de personnes au delà des statistiques, dans la prise en charge des passagers eux-même. Mais la différence entre le passager et la marchandise peut trouver son siège dans l'expédition. En effet, il est très mauvais pour un transporteur de voir revenir la marchandise qu'il a expédié, car cela peut être le résultat d'un mauvais acheminement ou d'une erreur dans le transfert, voire de la perte de la marchandise. Au contraire, le transporteur aérien a tout intérêt de revoir le passager revenir afin de fidéliser ce dernier et par là même garantir le taux de remplissage de son aéronef⁴³⁸.

3. Un voyageur utilisant le transport aérien

La notion de voyageur paraît plus humanisante, le transport s'apparente à une invitation. La littérature a été intensément nourrie des récits de voyageurs, le voyageur est une personne qui voyage dans le but de voir de nouveaux pays, il était assimilé à un explorateur. Le célèbre récit de Jules Verne, *Le Tour du monde en quatre-vingt jours*, illustre cette narration du voyage réservé à une certaine catégorie sociale⁴³⁹. Aujourd'hui, l'assimilation du passager à un voyageur laisserait cette idée qu'il est une personne nantie qui dispose de temps devant lui à l'image de Phileas Fogg⁴⁴⁰. Aujourd'hui, le passager aérien maximise et rationalise ses besoins, il est à la recherche de la rapidité, de la ponctualité, de la sécurité et de la meilleure offre de vol.

437 Robert ESPEROU, *le passager au cœur du transport aérien*, Le passager, usager, client du transport aérien, colloque du 15 juin 1993, IFURTA, éd. ADIFURTA, p.11-12 .

438 Ibid.

439 Jules VERNE, *Le Tour du monde en quatre-vingt jours*, éd. Foliot Classiques 1873.

440 Philippe DELEBECQUE, *l'évolution du transport de personnes*, Études offertes à Geneviève Viney, Paris : L.G.D.J., Lextenso éd., DL 2008, p.307-318.

L'explosion du transport aérien, l'avènement des compagnies low-cost ont permis aux passagers de disposer d'une offre variée de compagnies aériennes. Le transporteur aérien est aujourd'hui un opérateur privé, qui a selon le droit français la qualité de commerçant.

Il existe une multitude de marchés du transport aérien en fonction des besoins des passagers, le marché des voyages d'affaires, du tourisme low-cost, des voyages à finalité religieuses comme le pèlerinage annuel à la Mecque.

Le passager n'est pas facile à cerner tant par les compagnies que par lui-même. L'analyse du passager passe avant tout chose par sa rétribution au transporteur. Il convient de s'interroger sur la qualification de la relation entre le passager et le transporteur d'un point de vue consommériste, c'est-à-dire comment et quand il paye son billet de transport.

B. La fusion des notions pour créer un nouvel acteur : le passager-consommateur

1. La consécration du voyageur-consommateur : l'influence du mouvement doctrinal et législatif applicable en matière de voyage à forfait

Le passager aérien a été porté au rang de consommateur par une partie de la doctrine. Ce phénomène a commencé dans un premier temps avec l'affirmation de la notion de *voyageur consommateur*. Le Professeur Annick Batteur a mis en lumière cette notion du candidat-voyageur consommateur qui serait vulnérable, qui prend des engagements qu'il n'aurait pas pris s'il avait pu réfléchir correctement. Selon elle, le voyageur est à la merci des agences de voyages qui imposent des conditions draconiennes⁴⁴¹. On constate une qualification progressive par la doctrine du « consommateur de voyage » ou consommateur de tourisme, à l'égard du client de l'agence de voyages. Cette analyse du voyageur consommateur n'affecte pas seulement les problèmes liés à une inexécution ou une mauvaise exécution du contrat de voyage, c'est-à-dire le cas où un client réserve un hôtel avec une certaine qualité de services mais se trouve en réalité face à un hôtel de catégorie inférieure, mais également l'obligation de sécurité du voyageur est décryptée au regard de cette nouvelle position du voyageur-consommateur⁴⁴².

441 Annick BATTEUR, *la protection illusoire du consommateur par le droit spécial de la consommation : réflexions sur la réglementation nouvelle régissant le contrat de vente de voyages*, Dalloz 1996, chronique., p.82 et s, spéc., p.82

442 Jean-Marie FURT et Françoise. BASTIEN-RABNER, « le voyageur, un consommateur protégé » droit et patrimoine 2001, n°95, p.46., en l'espèce, il s'agissait d'un vacancier qui avait fait une chute d'un ascenseur dans un hôtel réservé par le voyageur. Cette responsabilité de plein droit a mis à la charge du voyageur une obligation

La doctrine a fondé cette assimilation du voyageur à un consommateur à l'appui de la directive européenne du 13 juin 1990 et de sa transposition dans le droit français par la loi du 13 juillet 1992. En effet, la directive européenne du 13 juin 1990 pose le principe d'une présomption de responsabilité des organisateurs. L'article 5, paragraphe 1er du texte dispose que « *les parties au contrat sont responsables à l'égard du consommateur de la bonne exécution des obligations résultant de ce contrat, que ces obligations soient à exécuter par eux-mêmes ou par d'autres prestataires de services et ceci sans préjudice du droit de l'organisateur et/ou du détaillant d'agir contre ces autres prestataires de services* ».

Cette responsabilité renforcée s'explique d'une part par la spécificité du produit touristique mais aussi par la relative fragilité du consommateur de voyages⁴⁴³. Ce déséquilibre entre le prestataire et le voyageur lui donne les attributs de la partie faible dans le contrat de consommation.

Mais cette responsabilité de plein droit s'apparente à une surprotection du voyageur-consommateur, le prestataire devient sans moyen de défense dans la mise en œuvre de la responsabilité, cette multiplication des protections est la conséquence de la qualification du voyageur en consommateur⁴⁴⁴.

Yves Pecod imagine une refonte du droit de la consommation avec des définitions plus limpides, des repères déterminés, il n'hésite pas affirmer que le contrat de tourisme est un contrat de consommation⁴⁴⁵. Ce mouvement doctrinal a facilité et favorisé l'assimilation du passager aérien à un consommateur. Cette consécration du passager-consommateur repose sur une assise textuelle et doctrinale.

2. L'avènement du passager-consommateur

a. L'origine textuelle de la protection des intérêts du consommateur : l'influence communautaire sur le droit conventionnel

Le préambule de la Convention de Montréal reconnaît « *l'importance d'assurer la protection des intérêts des consommateurs dans le transport international* ». Cette phrase a ancré de manière profonde l'assimilation du passager aérien comme un consommateur.

de sécurité de résultat. Dès la survenue de l'accident, la création d'une créance de réparation fait également naître une relation consumériste au delà du rapport contractuel de base.

443 Ibid.

444 Anne SINAY-CYTERMANN, *Protection et surprotection du consommateur*, JCP éd. G 1994, I, n° 3804.

445 Yves PECOD, *Réflexions sur la refonte du code de la consommation*, Contrats, concurrence, consommations 2008, Etude 12, p.12 .

Jean-Pierre Tosi a mis en lumière l'adoption de textes nouveaux dans un esprit consumériste. La suppression de toute limite de responsabilité dans un premier temps par le règlement (CE) n°2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 puis par la Convention de Montréal, le paiement d'une provision après l'accident pour faire face aux besoins immédiats⁴⁴⁶. La réparation du retard, la responsabilité du transporteur aérien en cas de perte ou de détérioration des bagages, qui sont prévues de manière complémentaire par le droit conventionnel et communautaire, illustrent cette emprise de l'esprit consumériste du passager aérien.

Par ailleurs, le règlement n°261/2004 du 11 février 2004 « *établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard de vol* » a mis le passager dans un cadre ultra-protecteur. En effet, le transporteur aérien est contraint de mettre en place des mesures d'assistance et de prise en charge ainsi que d'indemniser les passagers en cas d'annulation ou de retard de vol. Le passager cumule indemnités et mesures d'assistance et de prise en charge de manière automatique et objective, c'est-à-dire que le transporteur ne peut se libérer de ses obligations même en démontrant qu'il a tout mis en œuvre pour que le retard **n'ait pas** lieu. Ce règlement est perçu par la doctrine comme très sévère pour les compagnies aériennes. On se retrouve face au même niveau de protection que les consommateurs des agences de voyages. Nous arrivons à une surprotection du passager, car ses mesures font peser des charges financières considérables aux compagnies aériennes. Ces dernières ne peuvent se libérer de l'obligation de prise en charge, notamment en raison de l'absence de définition des circonstances exceptionnelles⁴⁴⁷. L'éruption du Volcan Eyjafjallajökull en avril 2010 a conduit les autorités de l'aviation civile des États membres à procéder à la fermeture de leur espace aérien. Plusieurs compagnies ont refusé d'assister et de prendre en charge leurs passagers se retranchant derrière le caractère exceptionnel de l'événement, donc relevant des circonstances exceptionnelles. En effet, la fermeture de l'espace aérien était extérieure à la volonté des compagnies aériennes, qui n'avaient aucune emprise sur la reprise du trafic aérien. L'avocat général Yves Bot dans l'affaire Denise McDonagh contre Ryanair Ltd a estimé que les conditions des circonstances extraordinaires étaient réunies mais en raison du haut niveau de protection des passagers, l'obligation de prise en charge et d'assistance reste due **quelles que soient** les situations.

En effet, l'avocat général explique que « *la prise en charge est donc une aide apportée aux passagers aériens considérés comme particulièrement vulnérables dans de telles*

⁴⁴⁶ Jean-Pierre TOSI, *Droit des transports et droit des consommateurs de transport*, Mélanges Etudes de droit de la consommation liber amicorum Jean CALAIS-AULOY, Dalloz 2004, pp. 1121-1134

⁴⁴⁷ Conclusions de l'avocat général Bot présentées dans l'Affaire C-12/11 Denise McDonagh contre Ryanair Ltd, point 41, <http://curia.europa.eu/>

circonstances. Cette aide est, dès lors, d'autant plus indispensable lorsque les passagers se retrouvent bloqués à l'aéroport du fait de la survenance de circonstances extraordinaires »⁴⁴⁸.

Ces mesures traduisent un niveau de protection élevé des passagers aériens, mais au-delà elles érigent les passagers au rang de consommateur, quelles que soient les circonstances, la prise en charge et l'assistance sont dues. Pour reprendre l'analyse de Jean-Pierre Tosi, la réglementation communautaire a choisi de donner un aspect consumériste afin d'offrir aux passagers aériens un sentiment d'hyper-protection.

Florent Vigny considère le règlement n°261/2004 du 11 février 2004 comme une « *nouvelle victoire d'un passager devenu consommateur* », car les mesures d'assistance et de prise en charge ont ancré définitivement dans le droit spécial des considérations consuméristes⁴⁴⁹.

Arrive-t-on à un ancrage de la protection des consommateurs par le droit communautaire ?

C'est également le droit de la consommation qui a permis au droit communautaire d'intervenir en matière de responsabilité aérienne. En effet, sous couvert de l'article 153 du Traité CE, la Communauté intervient afin d'assurer la protection des consommateurs dans les politiques communautaires et dans la mise en œuvre du droit communautaire dérivé.

Le droit communautaire a réussi à conduire une politique de protection des intérêts des consommateurs de transports. Sans ce prétexte, il lui aurait été impossible d'empiéter dans la compétence des conventions internationales.

Cette hyper-protection du passager-consommateur a été au centre de l'évolution plus globale d'amélioration des droits des passagers de tous les modes de transports. Cet effort législatif a été considéré par Jean-Pierre Tosi comme un nouveau chantier qui n'avait été jusqu'à présent ouvert qu'aux passagers aériens⁴⁵⁰. En effet, cette bienveillance à l'égard des passagers aériens a suscité de nombreuses critiques. Mais en réalité, il semblerait que le droit des passagers aériens ait été le laboratoire d'une expérience plus globale d'amélioration des droits des passagers tous modes de transports confondus. Cédric Chênevière et Christophe Verdure n'hésitent pas dire que « *le transport aérien de passagers a fait figure de pionnier et de terrain d'expérimentation* » en raison de l'interventionnisme poussé du législateur européen⁴⁵¹.

Dès 2000, la Commission dans une communication au Parlement européen et au Conseil a décidé de publier des rapports réguliers à l'intention des consommateurs de transport aérien,

448 Ibid, point 42.

449 Florent VIGNY, *Règlement n°261/2004 du 11 février 2004 comme une « nouvelle victoire d'un passager devenu consommateur*, RFDAS n°237, p.81

450 Jean-Pierre TOSI, op cit, p.1123.

451 Cédric CHENEVIÈRE et Christophe VERDURE, Préface dossier, *le droit des passagers, état des lieux et perspectives*, Revue européenne de droit de la consommation, p.600

c'est-à-dire des passagers afin d'améliorer la qualité de service⁴⁵². Cette approche sectorielle a été bénéfique à l'ensemble des passagers qui ont été progressivement assimilés à des consommateurs. En 2001, le Livre blanc intitulé « *la politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix* » a consacré pour la première fois la notion de « droits des passagers ». En 2011, la Commission a publié une communication intitulée : « *Une vision pour les passagers : communication sur les droits des passagers dans tous les modes de transport* » qui vient consolider l'ensemble des politiques qui ont été mises en place progressivement⁴⁵³.

En effet, en plus de l'arsenal disponible en matière de transport aérien, le législateur européen est intervenu en 2007 en établissant un règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, puis en 2010 pour les droits des passagers voyageant par mer ou voie de navigation intérieure⁴⁵⁴. Le dernier chantier concerna le droits des passagers dans le transport par autobus et autocar en 2011⁴⁵⁵.

La Commission européenne n'a pas cessé d'assurer une politique à long terme de protection des intérêts des consommateurs, en assurant une uniformisation des droits des passagers.

Aujourd'hui, l'assimilation du passager à un consommateur est acquise, mais au delà elle a été relayée par la doctrine.

b. La consécration doctrinale du passager-consommateur.

La doctrine française a commencé à s'intéresser à ces « consommateurs de transports » afin de pouvoir faire émerger l'idée d'un droit des consommateurs de transport⁴⁵⁶. Pourquoi considérer un passager comme un consommateur ?

Le transport aérien est devenu un transport de masse au même titre que les transports terrestres. Il s'agit d'une prestation de service qui aujourd'hui est accessible à une grande majorité de la population mondiale. La démocratisation du transport aérien lui a donné l'aspect d'un produit consommable, mais au delà un produit de consommation de masse.

452 COM 2000 365 final, Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil, Protection des passagers aériens dans l'Union européenne, du 21 juin 2000

453 COM(2011) 898 final, Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil, Une vision européenne pour les passagers: Communication sur les droits des passagers dans tous les modes de transport, du 19 décembre 2011.

454 Règlement n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, JO L.315 du 3 décembre 2007, ensuite le Règlement n°1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieur, qui vient modifier le règlement n°2006/2004, JO L.334 du décembre 2010.

455 Règlement n°181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar, JOUE L.55/1 du 28 février 2011, cf également note de Jean-Pierre KESTELOOT, *Le droit européen des passagers dans le transport par autobus et autocar*, Revue européenne de droit de la consommation, Le droit des passagers : État des lieux et perspectives, p.603.

456 Jean-Pierre TOSI, *Droit des transports et droit des consommateurs de transport*, Mélanges Etudes de droit de la consommation liber amicorum Jean Calais-Auloy, Dalloz 2004, pp. 1123.

La doctrine a choisi de voir le passager comme ayant acquis de nouveaux droits, en effet, elle relève à juste titre que le passager n'est pas un contractant ordinaire⁴⁵⁷. Le mélange des genres entre le droit spécial qu'est le droit du transport aérien de personnes et le droit de la consommation qui vient protéger les parties faibles dans les contrats est difficile à concevoir pour la doctrine française. En effet, il n'existe pas en droit interne français de définition du consommateur, ce qui a permis d'insérer dans l'esprit des textes la position du passager-consommateur.

Philippe Delebecque a mis en lumière cette dialectique qui existe en droit français, entre le droit commun et le droit spécial⁴⁵⁸. Le fait que le droit communautaire assimile le passager à un consommateur perturbe les classifications internes, mais permet également de rapprocher le droit spécial du droit commun (nous avons vu précédemment que le droit aérien était un droit exclusif).

Les passagers aériens se constituant en association de défense de leurs droits ont choisi de manière implicite de se mettre sous la protection du droit de la consommation⁴⁵⁹.

Cette volonté de s'en remettre au droit de la consommation pose une interrogation essentielle mais surtout inévitable : le contrat de transport aérien de personne est-il en passe de devenir un contrat de consommation ?

Cette surprotection du passager aérien par le législateur communautaire peut être analysée comme une évolution naturelle au regard de la mutation du secteur aérien. Les parties au contrat de transport aérien de personnes ne sont plus celles des débuts de l'aviation civile. Le droit communautaire dérivé a définitivement inscrit le passager dans une relation de consommation avec le transporteur aérien. La formation du contrat de transport va illustrer cette nouvelle vision des rapports.

Section 2 : La formation et la matérialisation du contrat de transport aérien de personnes

Une enquête de la DGAC a relevé que 85% des passagers aériens avaient acheté leurs billets en ligne. Ces nouvelles technologies ont profondément modifié la formation du contrat de transport aérien de personnes (1§). Mais au-delà, il a mis fin à l'existence matérielle du billet

457 Koffi Mawunyo AGBENOTO, *Le passager, un nouveau consommateur ?*, Petites affiches, 16 mai 2011 n° 96, p.5

458 Philippe DELEBECQUE, *L'évolution du transport de passagers*, Mélanges Études offertes à Geneviève VINEY Liber amicorum, LGDJ 2008, p.309.

459 Ibid.

de passage, pour laisser place au E-billet (2§).

1§ La formation du contrat de transport aérien de personnes à l'épreuve des nouvelles technologies

Généralités : le contrat de transport aérien de personnes est consensuel

Cette phase de formation du contrat de transport aérien de personnes n'a pas été réglementé ni par la Convention de Varsovie, ni par la Convention de Montréal, ces dernières ont seulement posé quelques exigences concernant le titre de transport. Il convient également de relever que le droit communautaire dérivé n'est pas venu remplir ce vide juridique. On se trouve de nouveau face à une absence d'uniformisation. La formation du contrat de transport aérien est régie par la loi nationale qui est elle même désignée par la règle de conflit. En France la règle de rattachement en matière de formation du contrat est la loi du lieu de conclusion du contrat. Dès lors, la loi française sera compétente pour régir la formation de tous les contrats de transports aériens de personnes qui sont conclus en France. Il convient également d'ajouter que la règle de rattachement est fixe quelle que soit la nature du contrat de transport, c'est-à-dire, qu'elle couvre aussi bien les contrats de transports internes et internationaux⁴⁶⁰.

Le contrat de transport est « *purement consensuel* », c'est la première chose à mettre en avant pour cerner sa formation selon René Rodière⁴⁶¹. Que faut-il entendre par « *consensuel* » ?

Les contrats consensuels se concluent par le seul accord des volontés des parties, il n'y a pas besoin de formaliser cet accord par un acte solennel⁴⁶².

Marcel le Goff estime que c'est la remise du billet qui forme le contrat de transport entre la compagnie aérienne et le voyageur⁴⁶³. Cet analyse porte néanmoins une entorse au principe de consensualisme avec l'exigence de remettre un billet de passage. L'article 46 de la loi du 31 mai 1924 prévoyait que le contrat de transport doit être constaté par la délivrance d'un billet⁴⁶⁴.

En effet, les conventions internationales ont accordé peu d'intérêt à la formalisation de l'accord des volontés entre le transporteur aérien et le passager.

Le contrat se forme instantanément par la simple rencontre de l'offre et d'une acceptation⁴⁶⁵.

460 Léopold PEYREFITTE, op., cit, n°7.

461 René RODIERE, Barthélémy MERCADAL, *Droit des transports terrestres et aériens*, Précis dalloz, 5ème éd., p.401.

462 Philippe MALAURIE, Laurent AYNES, Philippe Stofefel-Munck, *Les obligations*, droit civil, op., cit, p.216, n°424.

463 Marcel LE GOFF, *Manuel de droit aérien, tome 2 droit aérien privé*, Dalloz 1961 p.79

464 Ibid.

465 Christophe PAULIN, *Droit des transports*, Litec 2005, p.201, n°386

C'est la conception qui a été retenue par les rédacteurs des conventions.

Le transporteur aérien est en état d'offre permanente à l'égard du public, le contrat se forme au moment où le passager demande et obtient son billet au guichet de la compagnie⁴⁶⁶.

Aujourd'hui, la réalité est toute autre, la rencontre des volontés est virtualisée, l'offre permanente du transporteur aérien s'affiche et se renouvelle sur la toile. Le passager n'a plus qu'à faire une étude comparative des prix par le biais des comparateurs de recherche et il choisit la meilleure offre, au meilleur prix.

Les parties en présence sont bien évidemment le passager et le transporteur, mais sur internet, elles vont disposer d'une qualification supplémentaire. La virtualisation des parties lors de la formation du contrat de transport aérien de personnes donne au passager une autre étiquette, celle d'un cyberacheteur, et le transporteur aérien devient un cybervendeur (A). Le billet de passage formalise le contrat de transport, il est important de comprendre comment certains usages ont été affectés par les nouvelles technologies (B).

A. Les parties en présence : le passager un cyberacheteur, le transporteur un cybervendeur

Le contrat de transport aérien de personnes est conclu entre deux parties, contrairement au contrat de transport aérien de marchandises. Donc on se trouve dans un schéma contractuel classique.

1. Le passager aérien, face au contrat conclu à distance

Nous avons vu précédemment que le passager a été mis au rang de consommateur par la Convention de Montréal, le droit communautaire ainsi que la doctrine. Maintenant, il s'agit de s'intéresser à la qualification effective du passager aérien comme un consommateur lors de la formation du contrat de transport sur internet. En effet, la question de la formation du contrat de transport est soumise au droit national.

Il convient dès lors de vérifier si le passager aérien est un consommateur effectif au regard des exigences nationales et communautaires en matière de droit de la consommation. Car il s'agit de savoir si nous sommes face à un contrat de consommation afin d'assurer la protection du consommateur lors de la formation du contrat de transport.

⁴⁶⁶ Léopold PEYREFITTE, op cit, n°49.

Le droit interne français n'a pas donné de définition du consommateur, il faut se référer aux directives communautaires. Selon la directive n°97/7/CE du Parlement européen et du conseil du 20 mai 1997, le consommateur est celui qui contracte avec le professionnel « *à des fins qui n'entrent pas dans le cadre de son activité professionnelle* ». Le passager aérien utilise ce moyen de transport à des fins multiples, il peut être amené à le prendre pour son activité professionnelle. Cette définition porte un coup à l'image du passager aérien consommateur consacré par la politique communautaire.

Il est difficile de séparer les passagers qui voyagent pour des raisons personnelles de ceux qui le font dans un cadre professionnel.

Si on suit ce raisonnement, le passager qui voyage pour des raisons professionnelles doit être considéré comme un professionnel. Cette analyse est beaucoup trop rigoureuse et ne convient pas en raison de la spécificité du transport aérien de personnes. Certes, les passagers sont des personnes physiques mais pour autant ils ne peuvent réclamer tous la protection du droit de la consommation en matière de formation du contrat de transport aérien.

Qu'en est-il pour le cas du contrat qui est formé par internet, le passager est-il en mesure de demander les protections relatives aux contrats conclus à distances ?

Aujourd'hui, les passagers aériens utilisent généralement internet pour acheter des billets en ligne. Une fois de plus nous constatons que le droit communautaire n'est pas intervenu pour intégrer cette nouvelle pratique. L'intégration d'internet dans la formation et la conclusion du contrat de transport est une cause de complexité supplémentaire pour les droits des passagers. Le passager aérien devient un cyberacheteur, mais devient-il un cyberconsommateur pour autant ?

C'est une des questions qu'il convient de résoudre, car si le passager aérien ne peut pas toujours bénéficier du droit de la consommation physique, peut-il disposer d'une protection du fait qu'il est sur internet ?

L'article L121-16 du code de la consommation définit le contrat conclu à distance comme « *toute vente de bien ou toute fourniture d'une prestation de service conclue, sans la présence physique simultanée des parties, entre un consommateur et un professionnel, qui par la conclusion de ce contrat, utilisent exclusivement une ou plusieurs techniques de communication à distance* ».

Au regard de cette disposition, le passager aérien français qui est une personne physique et qui achète un billet pour ses vacances personnelles, est en droit de revendiquer la protection du droit de la consommation en matière de formation du contrat électronique. Il convient de

s'intéresser au comportement du transporteur aérien sur la toile.

2. Le transporteur aérien face à son obligation d'information

a) L'obligation d'information pré-contractuelle du transporteur aérien au regard de sa position de cyberprofessionnel

Au regard de l'article 1369-1 du code civil : « *Quiconque propose, à titre professionnel, par voie électronique, la fourniture de biens ou la prestation de services, met à disposition les conditions contractuelles applicables d'une manière qui permette leur conservation et leur reproduction* ».

Le transporteur aérien propose des prestations de services en ligne, il agit à titre professionnel et par voie électronique. Donc, il est tenu à une obligation d'information pré-contractuelle compte tenu de son activité numérique.

Elle trouve sa source au regard de la législation sur les contrats à distances, c'est-à-dire sur le fondement de la directive n°97/7/CE, mais également sur le fondement de la directive sur le commerce électronique, qui a été transposée en droit français avec la loi du 21 juin 2004 sur la confiance numérique.

Le transporteur doit fournir des informations générales sur son identification, ses coordonnées afin que les **acheteurs éventuels** puissent entrer en contact avec le prestataire de service.

Le transporteur agissant sur internet a une obligation d'information quant au prix, en effet l'article 5-2 de la directive 200/31/CE exige que « *les services de la société d'information mentionnent les prix de manière claire et non ambiguë et doivent préciser notamment si les taxes et les frais de livraison sont inclus* ».

Cette disposition est particulièrement intéressante du fait que les compagnies aériennes, les intermédiaires et les comparateurs de prix n'hésitent pas afficher les prix sans les taxes aéroportuaires. **Idem concernant les billets** d'avions sur les compagnies low-cost qui présentent un prix qui ne contient aucune information quant à la possibilité ou non d'avoir un bagage en soute.

Le transporteur est donc tenu de décrire l'intégralité du billet en raison de son prix : c'est-à-dire avec ou sans les taxes aéroportuaires, avec ou sans les frais de cartes bancaires, avec ou sans les bagages en soute, avec ou sans option speeding-board (c'est-à-dire que le passager n'attend pas après avoir accompli les formalités de police aux frontières).

Cette disposition est très appropriée à la complexité des offres de vols des compagnies

aériennes, qui ont multiplié les formules à l'infini. Nous pouvons néanmoins regretter qu'il n'y ait pas eu d'intervention de la Commission européenne dans cette phase pré-contractuelle en matière de vente de vols dit « secs » par les compagnies aériennes.

La Commission européenne va intervenir sur la vente des voyages à forfait qui sont toujours soumis à la directive de 1990 sur les voyages à forfait. Les dispositions sont obsolètes compte tenu des nouvelles exigences numériques, mais également des vacanciers. Le communiqué de la Commission européenne constate que ces consommateurs réservent un nombre croissant de forfaits personnalisés en ligne (que ce soit auprès d'un professionnel particulier ou de plusieurs professionnels liés par un partenariat commercial)⁴⁶⁷, ce qui a pour conséquence de ne pas clarifier les obligations de chacune des parties. Cette situation laisse les acheteurs dans l'incertitude quant à la protection dont ils peuvent bénéficier et les professionnels dans le doute quant à leurs obligations.

Nous souhaitons une intervention similaire pour les ventes de vols « secs » par les transporteurs aériens eux-mêmes. Car l'abondance des offres et la spécificité du contrat de transport aérien de personnes et l'absence de disposition propre à sa formation sur internet, sont autant d'éléments qui doivent conduire la Commission européenne à remédier à ce vide juridique, comme elle semblerait le faire pour les voyages à forfait. Il convient de rappeler que la directive sur les voyages à forfait ont été un prélude à l'amélioration du droits des passagers.

Dans l'attente d'une obligation d'information adaptée à l'ère numérique, le transporteur reste soumis à une obligation d'information [spécifique à son activité](#).

[Le droit à l'information sur les conditions mêmes de transport](#) est possible sur le fondement de l'article L.111-1 du code de la Consommation dans le cas d'un passager qui a acheté son billet au comptoir d'une compagnie aérienne ou d'une agence de voyage. En effet, l'article dispose que « *tout professionnel vendeur de biens ou prestataire de services doit avant la conclusion du contrat mettre le consommateur en mesure de connaître les caractéristiques essentielles du bien ou du service* »⁴⁶⁸. La notion de prestation de service est suffisamment large pour pouvoir y intégrer le transporteur aérien. La jurisprudence française a appliqué cet article à une multitude de contrats tel que le contrat de location de voiture⁴⁶⁹. La doctrine française a mis en avant que l'obligation d'information devait porter sur les caractéristiques essentielles du contrat de vente ou la description détaillée de la prestation de services⁴⁷⁰. De plus, c'est au

467 La Commission agit en faveur des droits des consommateurs de 120 millions de vacanciers, Commission européenne Communiqué de Presse, IP : /13/663 du 09 juillet 2013, <http://europa.eu/rapid/press>

468 Philippe DELEBECQUE, *L'évolution du transport de passagers*, op., cit.

469 Guy RAYMOND, *Droit de la consommation*, coll. Litec professionnels droit commercial, 2008, p.192, n°389.

470 Ibid, p.193 n°390.

professionnel de faire la preuve qu'il a bien rempli son obligation d'information et non au consommateur.

Nous constatons que le passager reste relativement bien protégé par le droit commun des contrats, notamment par le droit de la consommation en matière d'obligation d'information pré-contractuelle.

b) L'obligation d'information pré-contractuelle spécifique du transporteur aérien

Tous les transporteurs aériens proposant leurs services au sein de l'Union européenne ont une obligation d'information à l'égard de leurs passagers. L'article 6 du règlement n°2027/1997 modifié a instauré une obligation d'information spécifique aux passagers aériens de la communauté.

Il convient de signaler que cette obligation concernent tous les transporteurs aériens qui proposent leurs services sur le territoire de l'Union européenne sans exception.

Le contenu de l'obligation d'information est très détaillé par le règlement, elle consiste en la mise à disposition des passagers d'un résumé « *des principales dispositions régissant la responsabilité pour les passagers et leurs bagages, notamment les délais prévus pour intenter une action en indemnisation et la possibilité de faire une déclaration spéciale pour les bagages* ».

Ce résumé doit pouvoir être disponible à l'intention des passagers à tous les points de vente, y compris la vente par téléphone ou par internet. Par ailleurs, ce résumé est très formalisé car le règlement a mis en annexe un modèle auquel les compagnies aériennes devront se conformer.

La seconde partie de l'obligation d'information pré-contractuelle du transporteur aérien s'intéresse aux limitations de responsabilité. Chaque passager pour chaque vol doit connaître les limitations de responsabilité pour chacun des types de dommages, c'est-à-dire « *la limite applicable pour le vol concerné à la responsabilité du transporteur en cas de décès ou de blessure, si une telle limite existe, la limite applicable pour le vol concerné à la responsabilité du transporteur en cas de destruction, perte ou détérioration d'un bagage ainsi que l'avertissement que tout bagage dont la valeur est supérieure devrait être signalé à la compagnie aérienne au moment de l'enregistrement ou être assuré entièrement par le passager avant le voyage, la limite applicable pour le vol concerné à la responsabilité du transporteur en cas de dommage occasionné par un retard* »⁴⁷¹.

Pour les compagnies aériennes qui ont fixé des plafonds supérieurs à ce qui est prévu par les

471 Article 6-2 du règlement n°2027/1997, modifié.

textes, elles devront également le mentionner dans le cadre de cette obligation d'information pré-contractuelle.

Cet article est le seul à instaurer une obligation d'information pré-contractuelle du transporteur aérien, ce qui est très regrettable compte tenu du flux toujours croissant des passagers aériens. De plus, cette disposition reste très inaboutie dans la mesure où le règlement ne prévoit pas de sanction en cas de manquement à cette obligation pré-contractuelle d'information.⁴⁷²

Par ailleurs, il convient de relever que cette obligation d'information pré-contractuelle se trouve en réalité donnée au passager une fois le contrat conclu. Le contrat de transport aérien de personnes est matérialisé par le billet de passage, c'est-à-dire à la délivrance d'un titre de transport⁴⁷³.

B. La fonction du billet de passage ; la matérialisation du contrat de transport aérien

1. La conception traditionaliste du billet de passage :

a) La double fonction probatoire du billet de passage

Les auteurs de la Convention de Varsovie avaient mis en avant une conception originale du billet de transport. En effet, ce dernier était considéré comme un titre au porteur, c'est-à-dire qu'il appartient à celui qui le possède, il n'est pas nominatif, il peut être cessible et échangeable à l'infini.

Ce sont les conditions générales IATA qui ont modifié le billet de passage en un titre nominatif et incessible. Il est évident que cette pratique ne pouvait que générer de l'incertitude quant à l'établissement d'une liste des passagers⁴⁷⁴. Mais au-delà, les compagnies aériennes étaient dans l'impossibilité de respecter les règles de police imposées par les droits nationaux, qui prévoient entre autres la communication de la liste des passagers avant l'embarquement à bord de l'aéronef⁴⁷⁵.

Cette liste ne peut dès lors être établie que si les billets de passage délivrés par la compagnie sont nominatifs et incessibles.

⁴⁷² Christophe PAULIN, *Droit des transports*, op., cit, p. 207.

⁴⁷³ Ibid.

⁴⁷⁴ Léopold PEYREFITTE, op cit., n°65.

⁴⁷⁵ Max LITVINE, *Précis élémentaire de Droit aérien*, Bruxelles éd. Bruylant 1953, n°86

Sous l'empire de la Convention de Varsovie, les auteurs ont voulu donner une autre fonction au billet de passage, informer le passager du régime juridique sous lequel il voyagera. Mais au delà, l'avertir qu'en cas de dommage corporel, le passager ou ses ayants-droits ne percevront qu'une indemnisation plafonnée et limitée au regard de la Convention de Varsovie. Cette information permet au passager de prendre toutes les mesures nécessaires afin qu'il puisse souscrire une assurance complémentaire ou dans une moindre mesure renoncer à son voyage. Rappelons qu'à cette période, le passager contribue à l'essor de l'aéronautique il en supporte, la risque, donc c'est à lui de rechercher l'information quant au régime juridique applicable à son voyage⁴⁷⁶.

Le billet de passage garantit l'obligation d'information du transporteur aérien selon les rédacteurs de la Convention de Varsovie, sa remise au passager prouve que le transporteur aérien a rempli son obligation d'information.

L'autre fonction probatoire du billet de passage concerne l'existence même du contrat de transport. En effet la délivrance du billet prouve que le contrat entre le transporteur et le passager a été formé. Nous verrons ultérieurement que cette fonction est superficielle et a vocation à disparaître compte tenu de l'essor des nouvelles technologiques.

b) La disparition du billet de passage au profit du titre de transport

Le billet de transport aérien contient les conditions générales de transport, qui sont communes à tous les transporteurs aériens membres de l'IATA et les conditions de transport qui sont propres à chaque compagnie aérienne, **qui sont au cœur** de l'initiative contractuelle de la compagnie aérienne. S'ajoute à ceux conditions, les avis et les exigences imposés par les conventions internationales et le droit communautaire.

Dans la version initiale de la Convention de Varsovie, c'est-à-dire non modifié par le protocole de la Haye, l'article 3§1 exigeait un certain nombre de mentions obligatoires.

Le billet de transport doit contenir : le lieu et la date d'émission du billet de passage car ces éléments permettent de déterminer la compétence du tribunal et la loi applicable au contrat ; le point de départ et celui de destination du passager qui révèlent le caractère international du transport ; les arrêts ou escales prévus car le passager a besoin de les connaître pour faire viser son passeport ou prévoir l'obtention de visas (par ailleurs le transporteur aérien a la faculté de modifier ces escales sans pour autant faire perdre au transport son caractère international) le nom et l'adresse du ou des transporteurs car le transporteur qui a conclu le contrat avec le

476 Daniel LUREAU, op., cit, p.40.

passager a toujours la possibilité de faire effectuer tout ou partie du transport par un autre transporteur, le passager aura dès lors le choix de son action en cas de dommages entre le transporteur contractuel ou le transporteur substitué dont le nom figure sur le billet de passage ; pour finir le billet doit mentionner que le transport est soumis au régime de responsabilité prévu par la Convention de Varsovie⁴⁷⁷.

Rappelons que ces exigences ne sont pas dépassées puisqu'il reste des transports soumis au régime varsovien non amendé par le protocole de la Haye.

Pour ce qui est des mentions obligatoires après le protocole de la Haye, elles ont été considérablement réduites, laissant place à l'essentiel. Le billet de passager sous le régime de Varsovie était très fourni, ce qui conduit à la perte totale d'intérêt du billet de passage dans sa fonction informative. Le billet doit bien évidemment contenir les points de départ et de destination et les escales éventuelles prévues afin de caractériser le transport international, mais également obliger le passager à s'informer sur les exigences en matière de formalités des pays dans lesquels il effectue une escale⁴⁷⁸. Le caractère international du transport aura pour conséquence l'application éventuelle de la Convention de Varsovie et ses conséquences en matière de réparation.

Durant la période **d'inertie** du droit conventionnel, le droit communautaire est intervenu avec le règlement n°2027/1997 en matière de responsabilité en cas d'accident. Elle a instauré la première obligation pré-contractuelle du transporteur aérien en demandant aux transporteurs aériens de rédiger un résumé sur les dispositions relatives à la responsabilité du transporteur aérien, les délais pour agir en cas de perte ou de destruction de bagages. S'ajoute à ce résumé l'indication de la limitation applicable pour le vol concerné pour la responsabilité en cas de lésion ou décès du passager, du retard du passager, la perte ou la dégradation des bagages⁴⁷⁹.

Les transporteurs non communautaires devront se plier à cette exigence lorsqu'ils effectuent des vols en provenance ou à destination de l'Union européenne. Cette contrainte de l'article 6-3 du règlement consacre une véritable loi de police communautaire⁴⁸⁰.

Pour Philippe Delebecque, l'obligation d'information instaurée par le droit communautaire est beaucoup plus intense que la règle instituée par le droit conventionnel⁴⁸¹. Elle contraint le transporteur à fournir une information accessible et compréhensible au passager dans la

477 Léopold PEYREFITTE, op., cit, n°67.

478 Ibid, n°78.

479 Article 6§2 du règlement n°2027/1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagage

480 Philippe DELEBECQUE, La Convention de Montréal du mai 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international ou le nouveau droit du transport aérien, op., cit, p.268.

481 Ibid.

mesure où le règlement exige la rédaction d'un résumé des dispositions régissant le transport en question. Cette obligation permet au passager de connaître les limitations si elles existent, mais également les délais nécessaires de protestation en cas de dommages aux bagages (Article 6§1 du règlement précité).

La Convention de Montréal a laissé subsister les exigences de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye relatives au billet de passager. Mais au-delà, le passager est muni « d'un titre de transport ». Cette nouvelle dénomination peut être analysée comme une normalisation du billet de transport à l'image des autres modes de transports. Le « titre » ne permet pas uniquement une accessibilité à l'aéronef, il offre des droits au passager. Mais surtout ce document ne fait plus figurer l'avis sur l'application possible de la Convention qui limite la responsabilité du transporteur. Mais comme nous l'avons vu précédemment, la Convention de Montréal supprime toute limitation de responsabilité en cas d'accident aux passagers aériens⁴⁸².

L'article 3§ 2 de la Convention de Montréal dispose que *« l'emploi de tout autre moyen constatant les indications qui figurent au paragraphe 1 peut se substituer à la délivrance du titre de transport mentionné dans ce paragraphe. Si un tel autre moyen est utilisé, le transporteur offrira de délivrer au passager un document écrit constatant les indications qui y sont consignées »*. Cet article a consacré la possibilité de substituer le titre de transport classique par tout autre moyen, mais il semblerait que la remise d'un écrit soit toujours obligatoire pour indiquer que la Convention s'applique en cas de lésion ou de décès du passager, de perte ou de détérioration des bagages ou encore en matière de retard⁴⁸³. Mais que faut-il entendre par écrit, un support papier doit-il être remis au passager ? Cette question n'est pas résolue mais en revanche, le fait qu'un transporteur aérien ne respecte pas ses exigences ne remet pas en cause l'existence du billet de transport. En effet, l'article 3 §5 de la Convention de Montréal dispose que *« l'inobservation des dispositions des paragraphes précédents n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention, y compris celles qui portent sur la limitation de la responsabilité »*.

Donc, le passager qui a un titre de transport non conforme sera soumis à la Convention y compris en ce qui concerne les limitations en matière de responsabilité pour les bagages. Cette position marque une rupture dans l'exigence de formalisme imposée depuis la Convention de 1929. Car les passagers qui avaient des billets de passage non conformes ne pouvaient être

482 Article 21 §1 de la Convention de Montréal.

483 Jacques NAVEAU, Marc GODFROID, Pierre FRÜHLING, op., cit., p.209.

informés du régime juridique qui leur était applicable, dès lors les transporteurs aériens étaient responsables de manière illimitée de tous les dommages subis, ce qui était un véritable avantage pour les passagers. Cette disposition rééquilibre le risque. Désormais, le non-respect des règles relatives à la délivrance du billet de passage tant au niveau de son contenu que sur l'avis écrit n'a pas pour effet d'écarter l'application de la Convention⁴⁸⁴.

Cette position de la Convention est d'autant plus sage que les passagers n'auront pas à chercher à sanctionner l'inobservation de ses exigences sur le terrain du droit national. Le règlement n°2027/1997 n'a pas prévu de sanctionner l'inobservation de ces exigences en matière de limitations. Le fait que cette situation soit sans conséquence comporte en réalité un gage de sécurité juridique et d'égalité de traitement à l'égard de tous les passagers. Car sinon, il aurait fallu se référer au droit national sur le fondement d'un manquement à une obligation d'information contractuelle, ce qui est porteur d'incertitude et de variation en fonction des droits nationaux saisis. Mais la source de cette absence de sanction doit également être recherchée dans le dé plafonnement de la responsabilité du transporteur aérien en cas d'accident. La Convention de Montréal a en réalité permis l'avènement du billet électronique.

La formation du contrat de transport aérien de personnes à distance a montré que le transporteur aérien était également soumis au droit de la consommation. Sa responsabilité contractuelle s'est considérablement alourdie avec cette double obligation d'information pré-contractuelle. D'un autre point de vue, le passager bénéficie d'une double protection pré-contractuelle, tant au niveau des contrats conclus à distance que sur la spécificité de l'obligation pré-contractuelle d'information du transporteur aérien. Une fois de plus, la proximité du contrat de transport aérien de personnes avec le droit de la consommation est incontestable. Néanmoins, certains éléments fondateurs du contrat de transport aérien ne sont pas affectés dans leur esprit par cette évolution consumériste, le billet de passager garde sa fonction probatoire. Cependant, la virtualisation du contrat de transport va conduire à sa dématérialisation. Il est important de voir les conséquences de ce processus pour le passager aérien.

2§.Le billet de transport dématérialisé : le E-billet

Le E-billet est devenu la norme actuellement dans le transport aérien de personnes. La Convention de Montréal semblait être préparée à cette évolution (A). Ensuite, il est essentiel

484 Ibid.

de voir si cette dématérialisation affecte les obligations d'information du transporteur aérien à l'égard de son passager (B).

A. L'avènement du billet électronique

1. La définition du E-billet

Le Président de l'IATA en 2008, Giovanni Bisignani, a déclaré que le 1er juin 2008, les compagnies aériennes membres de l'IATA seront parvenues à un taux d'émission de billets électroniques de 100%⁴⁸⁵. Le E-billet doit toucher l'ensemble de l'activité du transporteur aérien, tant les passagers que le fret. La billetterie électronique a pour objectif de faciliter les voyages des passagers : si tous les billets sont électroniques, il n'y aura plus de billets perdus selon le Président de l'IATA⁴⁸⁶.

Le billet électronique apparaît donc comme un titre de transport version numérique, mais selon les compagnies aériennes il serait bien plus. Chaque compagnie a choisi de définir le billet électronique dans les conditions de transport. Par exemple pour Air France, le billet électronique « désigne le Billet sauvegardé par le Transporteur ou à sa demande par un système informatique de réservation et dont attestent le Mémo-Voyage (appelé aussi « Itinéraire/Reçu »), le Coupon de Vol électronique ou tout autre document de même valeur, émis par le Transporteur ou par un Agent Accrédité »⁴⁸⁷.

Pour la Royal Air Maroc, il désigne « le mémo voyage (appelé aussi « Itinéraire Reçu ») émis par le transporteur aérien ou en son nom, le coupon de vol électronique ou tout document de même valeur sauvegardé dans la banque de donnée du Transporteur aérien »⁴⁸⁸.

Le billet électronique est celui qui est sauvegardé dans une base de données gérée par le transporteur, c'est-à-dire par un système de réservation.

Rappelons que précédemment nous avons mis en évidence que le billet de transport a une fonction probatoire du contrat de transport mais que l'absence d'un billet de transport ne signifie pas pour autant que le passager et le transporteur aérien n'ont pas conclu de contrat de transport.

En effet, le titre de transport n'est pas irremplaçable. Il n'est pas le seul moyen d'établir

485 «100 jours pour parvenir à 100% de billets électroniques » le 22 février 2008, Communiqué de Presse de l'IATA, E-Ticketing, <http://www.iata.org/whatwedo/stb/pages/e-ticketing.aspx>

486 Ibid.

487 Conditions de transport de la Compagnie Air France,

488 Conditions de transport de la Compagnie Royal Air Maroc.

l'existence du contrat. La Convention de Montréal dans son article 3§ 2 précise bien que l'absence ou la perte du billet n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat.

Pourtant, on constate que perdure dans les conditions de transport des compagnies aériennes que « *le bénéficiaire d'un billet dégradé, déchiré, endommagé, modifié ou altéré ne sera pas en droit d'être transporté* »⁴⁸⁹. Or par le biais de ces systèmes de réservations le lien pourra être facilement retrouvé. Le contrat de transport est marqué par le consensualisme, il n'y a dès lors aucune exigence de formalisme.

De plus, la Convention de Montréal a renforcé cette souplesse en assurant la dématérialisation du billet de passage.

2. L'adaptation du droit communautaire à la pratique du E-billet

Le droit communautaire a renforcé les droits des consommateurs lors des réservations de billets d'avion ou de trains par le biais d'un système informatisé, qui en réalité est devenu le moyen commun de réserver son billet d'avion que ce soit par le biais d'internet ou d'une plateforme téléphonique. Les compagnies aériennes, les agences de voyages ainsi que les intermédiaires utilisent un système informatisé de réservations.

Le droit communautaire est intervenu à deux reprises pour assurer une utilisation optimale de ce système au regard de la protection des consommateurs. En effet, le règlement (CE) n°80/2009 du 14 janvier 2009 a établi un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation⁴⁹⁰.

Les exigences du règlement reposent sur une obligation d'information renforcée du transporteur aérien à l'égard du passager au moment de la réservation. Par exemple, les vols effectués par des transporteurs aériens interdits d'exploitation dans l'UE doivent être affichés de façon claire et distincte. Le vendeur de système doit permettre aux utilisateurs d'identifier clairement le transporteur aérien effectif.

Le système informatisé contient des informations sur les horaires, les places disponibles et les tarifs de plusieurs transporteurs aériens. Il comprend également des moyens techniques afin d'effectuer des réservations ou d'émettre des billets. De plus ces services peuvent être en totalité ou partie mis à disposition des abonnés. C'est le cas des achats en ligne des billets sur le site des compagnies aériennes ou des intermédiaires.

Le titre de transport est dématérialisé aujourd'hui, les passagers aériens se rendent directement

489 Conditions de transport de la Compagnie British airways

490 Règlement (CE) n°[80/2009](#) du Parlement européen et du Conseil du 14 janvier 2009 instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation et abrogeant le règlement (CEE) n° 2299/89 du Conseil. JO L 35 du 4.2.2009

à l'enregistrement avec ou sans numéro de réservation. Plusieurs techniques de commercialisation ont progressivement dématérialisé le billet de passage mais au-delà ont rompu tout contact physique avec les passagers aériennes. Pour preuve, le passager peut procéder à son enregistrement via internet, c'est-à-dire qu'il n'effectue pas l'enregistrement de ses bagages, il se rend directement à l'embarquement. Ce système d'enregistrement en ligne lui permet d'obtenir sa carte d'embarquement à travers le site Web de la compagnie ou par un message écrit sur son téléphone portable.

Il existe également des bornes dites libres service (BLS), qui permettent à un passager muni d'un billet électronique de procéder à son enregistrement dans les cinq heures qui précèdent le départ de son vol⁴⁹¹. L'enregistrement au comptoir reste possible, mais il convient de relever que les compagnies aériennes incitent les passagers à utiliser ces nouvelles procédures qui réduisent les coûts de personnels ou des sous-traitants chargés de la prise en charge des passagers au sol.

La Commission européenne travaille sur cette transition numérique des billets de passage depuis 2000. Elle a mis en évidence que l'internet devait permettre une meilleure transparence des prix des compagnies aériennes et des services proposés. Le passager devient acteur de son voyage en choisissant de manière autonome et éclairée les modalités de son transport. C'est sur les fondements d'une information neutre et complète que la Commission a décidé de procéder à une refonte du code de conduite communautaire relatif aux systèmes informatisés de réservation⁴⁹².

B. L'émission du billet électronique ; La fusion du contrat de transport et du contrat de consommation.

1. La différenciation entre le E-billet et le contrat conclu à distance

Il convient d'apporter une précision sur la distinction entre le billet électronique et la conclusion du contrat de transport en ligne. Le passager peut acheter son billet sur internet mais demander que lui soit envoyé par voie postale ou à retirer au comptoir de la compagnie aérienne son titre de transport. Attention, le billet de passage et la carte d'embarquement sont deux choses totalement différentes, cette dernière permet au passager détenteur de son billet d'avion l'accès à l'embarquement et à l'enregistrement de ses bagages.

491 <http://www.aeroportsdeparis.fr/ADP/fr-FR/Passagers/Formalites-Infos-Pratiques/Formalites-d-embarquement/enregistrement/>

492 COM (2000) 365 final, Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil, Protection des passagers aériens dans l'Union européenne, du 21 juin 2006, pt 57-58.

Le billet électronique suit en général la formation du contrat par voie numérique, mais l'inverse n'est pas toujours le cas.

2. L'obligation d'information du transporteur aérien lors de l'émission d'un E-billet

Les compagnies aériennes se sont accordées sur un procédé identique appelé le « *Mémo-Voyage* », il désigne « *un ou plusieurs documents que le transporteur aérien émet à l'attention du passager voyageant avec un billet électronique, et qui comporte les mentions suivantes : le nom du passager, des informations sur le vol et les avis aux passagers. Il fait partie intégrante du billet électronique, il peut prendre une autre appellation l'itinéraire-reçu* »⁴⁹³.

Ces documents sont envoyés au passager au moment de la conclusion du contrat, le passager a la possibilité de les lire sur tout support numérique.

L'émission d'un billet électronique s'analyse en une vente à distance, donc on retrouve une nouvelle fois le droit de la consommation dans la formation et la conclusion du contrat de transport aérien de personnes.

Si un passager français achète son billet sur un site français, d'une compagnie française, il pourra toujours revendiquer les exigences en matière de contrat électronique. Rappelons, que le contrat électronique est une forme de contrat à distance. Le passager aérien pourra alors de nouveau prendre l'apparence d'un consommateur au regard de l'article L.121-6 du code de la Consommation qui dispose que « *toute vente d'un bien ou toute fourniture d'une prestation de services conclue sans la présence physique simultanée des parties, entre un consommateur et un professionnel qui, pour la conclusion du contrat, utilisent exclusivement une ou plusieurs techniques de communication à distance* »⁴⁹⁴. Il convient de préciser que tous les passagers aériens qui concluent un contrat de transport aérien sur internet et qui procèdent à l'émission de leurs billets ne sont pas tous des consommateurs.

En effet, seuls les passagers qui voyagent dans un cadre strictement privé, c'est-à-dire détaché de tout lien professionnel peuvent bénéficier de la protection des consommateurs en matière de contrats conclus à distance. L'avènement du billet électronique a en réalité renforcé l'attraction du droit de la consommation sur le contrat de transport⁴⁹⁵. Il est possible même d'affirmer qu'il a permis la fusion du contrat de consommation dans le contrat de transport.

493 Les compagnies aériennes suivantes ont utilisé cette terminologie ; Air France, Royal Air Maroc

494 Judith ROCHEFELD, *L'Acquis communautaire, le contrat électronique*, éd. Economica, 2010, p.17.

495 Philippe DELEBECQUE a constaté qu'en matière de droits des passagers et plus précisément concernant l'obligation d'information pré-contractuelle qui trouve sa source dans le droit de la consommation, « *Pour une théorie du contrat de transport* », op., cit.

La formation du contrat de transport aérien de personnes et sa matérialité ont profondément évolué avec les nouvelles technologies. Il ne s'agit pas seulement d'une amélioration des systèmes de réservation, mais par ce nouveau mode de conclusion du contrat de transport, le passager est en mesure de revendiquer les dispositions du droit de la consommation. Le contrat de transport aérien de personnes est tombé dans la catégorie des contrats électroniques. La législation communautaire est fortement intervenue pour protéger le consommateur lors des achats en ligne avec un renforcement de l'obligation pré-contractuelle du professionnel. Le transporteur a vu dans l'ère numérique une facilité, mais pas l'extension de sa responsabilité à travers l'obligation d'information.

Après avoir analysé la formation du contrat de transport au regard des nouvelles technologies, il convient de s'intéresser à l'exécution du contrat de transport aérien de personnes.

Section 3 : l'exécution du contrat de transport aérien de personnes

Dès 2000, la Commission européenne a mis en évidence l'absence de description des droits et des devoirs du transporteur aérien. Selon elle, le contrat de transport aérien de personnes ne pouvait trouver un juste équilibre que si les droits et obligations de chacune des parties étaient clairement définis⁴⁹⁶. La nature purement contractuelle empêchait la Commission, c'est-à-dire le droit communautaire dérivé, d'intervenir par un règlement pour clairement répartir les obligations de chacun. C'est dans cette approche que la Commission demande à l'IATA d'intervenir dans les contrats de transport afin d'arriver à un équilibre contractuel⁴⁹⁷.

Néanmoins, la Commission s'est laissée une possibilité, elle affirme que « *la législation communautaire sur les contrats pourrait imposer aux compagnies aériennes des obligations de base telles que : rédiger un contrat stipulant clairement les droits et obligations des parties* »⁴⁹⁸.

Aujourd'hui, cette répartition des obligations des parties n'existe toujours pas. Cependant il est possible de les reconstituer.

Les rapports entre le passager et le transporteur doivent être délimités pour comprendre les obligations de chacune des parties (1§). Ce contrat de transport est par nature déséquilibré, le

496 COM (2000) 365 final, Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil, *Protection des passagers aériens dans l'Union européenne*, du 21 juin 2006, pt 27.

497 Ibid, pt.27

498 Ibid, pt.35

passager est dans un contrat d'adhésion, il est dans l'impossibilité de pouvoir négocier les clauses contractuelles stipulées par le transporteur aérien. L'existence de clauses limitatives de responsabilité et de clause abusive dans les contrats de transport aérien de personnes montre une nouvelle fois l'assimilation du passager à un consommateur, c'est-à-dire à une partie faible. Le recours aux mécanismes du droit de la consommation tend à faire considérer le contrat de transport aérien de personnes comme un contrat de consommation (2§).

1§ Les obligations des parties au contrat de transport aérien de personnes

Les obligations du transporteur aérien à l'égard du passager peuvent être regroupées de la manière suivante : une obligation d'information, une obligation de sécurité et une obligation de célérité. Les fondements juridiques de ces obligations soulèvent un certain nombre de difficultés. L'agencement et la combinaison de ces obligations sont mis en lumière à travers cette étude. On constate également que le droit communautaire et le droit interne ont renforcé la portée de ces obligations (A). Le passager, bien que considéré comme un consommateur, a des devoirs du fait de son obligation contractuelle, mais aussi en raison de la spécificité du transport aérien et des exigences de sécurité qui l'entourent. (B).

A. Les obligations du transporteur aérien

1. L'obligation d'information du transporteur aérien : le cas de l'information du transporteur aérien effectif

Nous avons étudié l'information due au passager avant la conclusion du contrat, l'obligation d'information dite pré-contractuelle. Dans cette partie, il convient de s'intéresser plus précisément à l'obligation d'information contractuelle due au passager, c'est-à-dire tout au long de l'exécution du contrat de transport.

Le passager doit connaître le transporteur qui va effectuer réellement le transport, car dans la pratique, le transporteur aérien n'est pas forcément celui avec qui le passager a conclu son contrat de transport.

a) Les difficultés pour identifier le transporteur aérien effectif

i) Les pratiques de sous-traitance dans le transport aérien de personnes

La question de savoir qui effectue réellement le transport aérien est devenue centrale à l'heure de la sous-traitance. Laurent Guignard s'est intéressé à la complexité et à l'attraction naturelle de la sous-traitance pour le monde du transport⁴⁹⁹. Dans le cadre du transport de marchandises, il est évident que la sous-traitance est la règle notamment en raison du recours à des opérations juridiques à trois personnes. L'idée d'une sous-traitance en matière de transport aérien de personnes est plus difficile à cerner.

La détermination du transporteur aérien effectif à travers l'obligation d'information est une spécificité du droit communautaire.

L'affrètement est le mécanisme de base de la relation de sous-traitance en transport aérien de personnes. Il existe plusieurs formes d'affrètement. Dans l'affrètement de voyages, l'aéronef est affrété pour effectuer un ou plusieurs transports déterminés de passagers. C'est le cas des vols « charters », il s'agit d'un service aérien non régulier qui est effectué à la demande d'un organisateur de voyage par exemple ou d'une compagnie aérienne voire d'un autre transporteur aérien⁵⁰⁰. Le contrat d'affrètement tel que défini dans l'ancien article L323-1 du code de l'aviation civile dispose « *qu'il s'agit d'une opération par laquelle le fréteur met à la disposition de l'affréteur un aéronef avec un équipage* »⁵⁰¹.

Il convient de soulever une autre pratique répandue dans le secteur aérien : le partage de code, qui consiste pour un transporteur aérien à affréter tout ou partie de son aéronef afin d'assurer un service régulier d'une autre compagnie aérienne pour sa propre clientèle⁵⁰². Ce qu'il est important de noter, c'est que l'entreprise de transport aérien affrète partiellement l'aéronef d'une autre compagnie qui elle dessert une ligne régulière sous son propre nom commercial, on parle des « blocked space agreement »⁵⁰³. Ainsi une compagnie étrangère peut réserver à bord d'un avion d'une compagnie partenaire un nombre de place qu'elle offre à la vente comme si elle opérait effectivement la liaison. Dans ce cas de figure, la compagnie se comporte comme si c'était son propre aéronef⁵⁰⁴. Cette pratique est beaucoup plus subtile que le partage de code intégral. Il n'y a pas de substitution totale par une compagnie aérienne. On

499 Laurent GUIGNARD, Sous-traitance et transport, Thèse Montpellier, coll. LITEC, 2001, p.4.

500 Christophe PAULIN, op., cit, p. 290 n°575

501 Nicolas LOUKAKOS, Arnaud CABANNES, *Lex aero, Guide du droit aérien*, 2ème éd. Librairie de l'Université, 1999, p.96

502 Ibid.

503 Jacques NAVEAU, les mutations structurelles, op., cit p.9. Pour des raisons stratégiques et de réductions des coûts les compagnies aériennes procèdent à des alliances

504 L'exemple le plus significatif est l'accord de partage qui a été conclu entre novembre 1996 entre Air France et Continental Airlines qui prévoyait sur les « gateways segments », que chaque transporteur est autorisé à acheter en bloc 50% des sièges exploités par l'autre compagnie et exercer un contrôle exclusif sur la gestion, c'est-à-dire en terme de capacité des sièges achetés. Laurent GUIGNARD, op., cit, p.227

pourrait même parler d'une extension artificielle de la capacité de l'aéronef. Ces alliances ont pour finalité d'assurer aux passagers aériens la possibilité de voler « on line », c'est-à-dire comme s'ils n'avaient fait appel qu'à une seule et même compagnie. Cette remarque permet de consacrer une nouvelle situation de fait : « le transporteur unique ».

D'où la question suivante, le transporteur de fait est-il un transporteur successif ?

Le transport successif est prévu à l'article 36 de la Convention de Montréal, il s'agit d'une forme particulière de transporteur contractuel. Le transporteur successif est lié contractuellement avec le passager par un contrat de transport, mais il n'effectue qu'une partie du transport. La succession des transports va constituer une opération dans sa globalité. Dès lors, il ne répond de sa responsabilité que pour la partie qu'il a exécuté⁵⁰⁵. Pour Hamadi Gatta Wagué, le transporteur successif n'est pas un transporteur de fait, mais au-delà, le régime applicable au transporteur successif est inapplicable au partage de code⁵⁰⁶. Car les conventions de partage de code prévoient des stipulations en matière de dommages-intérêts et de réparation de la responsabilité. Or dans le transport successif, chaque transporteur est responsable pour la partie qu'il effectue⁵⁰⁷. Cette analyse théorique n'est cependant pas évidente. Dans une décision BEST v. West india du 29 septembre 2009, une passagère avait chuté sur le trajet effectué par le transporteur de fait. Le transporteur contractuel avait invoqué l'article 39 de la Convention de Montréal en se qualifiant de transporteur successif, pour éviter sa responsabilité solidaire avec le transporteur de fait. La Cour Suprême américaine a considéré que les situations de partage de code pouvaient se voir appliquer pour le régime du transport successif. Cette responsabilité solidaire ne pouvait exister que par un accord express entre les parties⁵⁰⁸. Le cas du partage de code avec correspondance ne permet pas de résoudre clairement le problème de la responsabilité, lorsque les compagnies aériennes n'ont pas anticipé les modalités de leurs responsabilités. La revendication du régime du transporteur successif par le transporteur contractuel perturbe le rapport originel avec le passager aérien.

Cette solution donnée par Hamadi Gatta Wagué est encore moins évidente en application du règlement n°261/2004 et de la Convention de Montréal simultanément.

505 Article 36 §1 de la Convention de Montréal dispose « *qu'en cas d'un tel transport, le passager ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage* », cf également Laurent TRAN, op., cit., p.109, n°294

506 Hamadi Gatta WAGUE, op., cit, p.89.

507 I.PH. DIEDERICKS-VERSCHOOR, p. 236-237.

508 I.PH. DIEDERICKS-VERSCHOOR, p. 236-237.

Par exemple, un vol aller-retour Paris-New York est vendu par une compagnie aérienne communautaire. Le vol aller est réalisé par la compagnie marketing carrier (transporteur contractuel), le retour par l'operating carrier (transporteur effectif) qui n'est pas communautaire. Durant ce vol retour, le passager subit une annulation de vol avec une reprogrammation au lendemain. Le passager est-il en mesure de demander la mise en œuvre des mesures standardisées du règlement n°261/2004 ?

Cette situation était floue, mais la Cour d'appel de Paris 31 octobre 2013 a considéré que le partage de code entraîne une responsabilité solidaire en matière d'annulation de vol et de perte de bagages⁵⁰⁹.

Le partage de code relève du régime du transporteur de fait. La Convention de Montréal a décidé de résoudre la question de la sous-traitance, le rapport contractuel est passé au second plan⁵¹⁰. La pratique des partages de codes a contraint les rédacteurs de la Convention de Montréal à définir clairement le transporteur contractuel et le transporteur de fait⁵¹¹. Le transporteur qui viendra le remplacer sera lui considéré comme le transporteur de fait.

ii) La passager est-il suffisamment informé de la sous-traitance et si oui est-il en mesure de refuser que son contrat de transport soit réalisé par un autre transporteur aérien ?

Donc le passager qui contracte avec un transporteur aérien ne sait pas si c'est ce dernier qui effectuera réellement le transport. Le droit conventionnel ne contraint pas les transporteurs aériens à s'identifier au près de leurs passagers, ce qui est particulièrement choquant au regard de l'activité aérienne.

Le règlement CE n°2111/2005 du 14 décembre 2005 relatif à *l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif* vient assurer une obligation d'information du passager sur le transporteur effectif⁵¹².

Ce règlement fait suite à l'accident de Charm al Cheikh le 3 janvier 2004 au dessus de la

509 CA. Paris 31 octobre 2013 n°11/13038, inédit. *Guerry v. air France et Air India*.

510 Hamadi Gatta WAGUE, op., cit, p.113

511 Nicolas TRAN, *Le régime uniforme de responsabilité du transporteur aérien de personnes*, LGDJ, éd. Sculthess 2013, Genève., p.110, n°300.

512 Règlement CE n°2111/2005 du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE, L344/15, publié le 27 décembre 2005.

station balnéaire, 148 personnes sont décédées des passagers et des membres d'équipage. La compagnie Flash Airlines avait conclu un contrat d'affrètement-voyage avec plusieurs agences de voyages, le principal affréteur étant le voyageur FRAM. Cette situation ne permet pas de connaître le transporteur qui sera en charge de l'exécution du contrat de transport.

La Communication de la Commission européenne avait mis en évidence une lacune importante concernant le système de réservation hors SIR⁵¹³, c'est-à-dire sans passer par un système informatisé qui oblige à informer les voyageurs de l'identité du transporteur aérien, les passagers qui achetaient leurs billets directement au comptoir des compagnies aériennes ne disposaient pas de cette information du transporteur aérien.⁵¹⁴

Mais les compagnies aériennes européennes afin d'améliorer leur d'image ont décidé de souscrire un engagement à l'égard des services aux passagers, les Airline Passenger Service Commitment dit APSC. Elles s'engagent à fournir aux passagers des informations à titre volontaire notamment dans le cas des partages de codes⁵¹⁵.

Un autre problème a été soulevé à juste titre concernant la pratique du wet lease, qui consiste pour une compagnie aérienne à louer un avion avec son équipage par une autre compagnie aérienne⁵¹⁶.

Dans ce cas, les SIR n'avaient pas l'obligation d'informer les passagers que le contrat de transport serait exécuté par une autre compagnie⁵¹⁷.

Dès le préambule du règlement CE n°2111/2005 du 14 décembre 2005, le Parlement et le Conseil européen constatent que l'identité du ou des transporteurs aériens assurant de manière effective le vol constitue « une information essentielle » pour le passager aérien. Ils mettent en lumière que les consommateurs qui concluent un contrat de transport, « *lequel peut comprendre un vol aller et un vol retour* », ne sont pas toujours informés de l'identité du transporteur ou des transporteurs aériens qui assurent effectivement le ou les vols concernés.

Le droit communautaire incorpore le transporteur de fait, mais le cas des transporteurs successifs reste sous la réglementation de la Convention de Montréal.

513 COM/2005/0048/final COD 08/2005, Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL concernant l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif et la communication des informations de sécurité par les États membres

514 Avant le Règlement (CE) n°80/2009 du Parlement européen et du Conseil du 14 janvier 2009 instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation, le Règlement (CE) n° 323/1999 du Conseil modifiant le règlement (CEE) n° 2299/89 instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation (SIR) permettait d'informer les passagers qui passaient leurs réservations par le SIR de l'identité du transporteur aérien pour les vols au départ ou entrant dans l'Union européenne.

515 Engagement volontaire du secteur, signé le 14 février 2002; disponible sur le site internet http://europa.eu.int/comm/transport/air/rights/commitments_en.htm

516 Christophe PAULIN, Droit des Transports, op., cit, p.291 n°575.

517 COM/2005/0048/final COD 08/2005, op., cit, p.6

Le règlement exige qu'au moment de la réservation, le contractant du transport aérien informe le passager de l'identité du ou des transporteurs aériens effectifs, quel que soit le moyen utilisé pour effectuer la réservation.

Le règlement étend l'obligation d'information au-delà de la conclusion du contrat de transport. Dans le cas où l'identité du transporteur aérien n'est pas connue lors de la réservation, le contractant du transport aérien veille à ce que le passager soit informé du nom du ou des transporteurs aériens susceptibles d'assurer effectivement le ou les vols concernés. Le règlement consacre une notion particulière, « l'information hypothétique » de l'identité du transporteur aérien.

Le transporteur devra dans tous les cas informer, son obligation s'étend jusqu'au moment de l'enregistrement voire de l'embarquement.

L'obligation d'information prend en considération les changements qui peuvent conduire à substituer un transporteur à un autre. En effet, le transporteur doit assurer l'exécution du contrat de transport. Si un aéronef est en panne ou si les inspections de la DGAC relèvent des anomalies l'avion peut être immobilisé. Dès lors, le transporteur peut recourir à l'affrètement ou au wet lease. Le passager ne pourra être réellement informé qu'au moment de l'embarquement ce qui empêche toute anticipation, mais au-delà il se trouve face à un transporteur avec lequel il n'a pas contracté⁵¹⁸.

Il convient de s'interroger sur cette absence de consentement du passager aérien quant à l'exécution effective du contrat de transport par un autre transporteur aérien. Dès lors, le passager qui contracte avec un transporteur ne sera jamais sûr que ce dernier exécutera le contrat de transport. Les compagnies aériennes ont décidé d'insérer une clause qui permet la substituabilité des transporteurs sans pour autant porter atteinte à la volonté des parties.

b) Les clauses de substitution : le contrat de transport est-il un contrat *intuitu personae*

*Dans le transport aérien de marchandises, les clauses de substitution des commissionnaires de transport par des intermédiaires appelés sous-commissionnaires sont très courantes*⁵¹⁹.

518 Article 11§ 3 du règlement CE n°2111/2005 du 14 décembre 2005 relatif à l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif dispose « qu'en cas de changement du ou des transporteurs aériens effectifs intervenant après la réservation, le contractant du transport aérien prend immédiatement toutes les mesures appropriées pour que le passager soit informé du changement dans les meilleurs délais, et ce quelle que soit la raison du changement. En tout état de cause, les passagers sont informés au moment de l'enregistrement, ou au moment de l'embarquement lorsque la correspondance s'effectue sans enregistrement ».

519 Philippe Le TOURNEAU, p., cit, p.1111 n°4889.

Dans les conditions générales de transport de la compagnie Air France qui dispose dans son article 2.2. relatif à l'affrètement et aux partage de codes « *que certains vols du Transporteur sont susceptibles de faire l'objet d'un Affrètement ou d'un Partage de Codes* ».

Cette disposition insère la possibilité du partage de codes ou de l'affrètement dans le lien contractuel. La Compagnie Swiss Air est allée beaucoup plus dans sa disposition, l'article 2.3 des Conditions Générales de transports relatif aux vols en partage de codes stipule que « *certaines de nos vols sont effectués en collaboration avec d'autres Transporteurs ; ils sont qualifiés de vols en «partage de codes». De tels vols peuvent être exécutés par un autre Transporteur sous son propre code de désignation, sous celui d'un transporteur tiers ou encore sous notre code de désignation. Si vous avez procédé à une réservation chez nous et que votre Billet nous désigne par notre nom ou notre code en qualité de Transporteur, le vol peut quand même être exécuté par notre partenaire de partage de codes. En cas de vol en partage de codes, nous vous informons lors de votre réservation de l'identité du Transporteur opérant le vol* ».

Ces clauses empêchent toute contestation par le passager du fait qu'il n'a pas contracté avec le transporteur substitué.

Nicolas Deleuze avait envisagé dans sa thèse sur « *la responsabilité du transporteur aérien de la Communauté* » que le passager qui n'avait pas autorisé la sous-traitance, c'est-à-dire l'affrètement ou le partage de codes, puisse se libérer de ses obligations liées au contrat de transport, sur le fondement du dol ou de l'erreur essentielle⁵²⁰.

Cette théorie est inefficace compte tenu d'une part des clauses contractuelles qui prévoient que le transport pourra être sous-traité, donc le passager sait qu'il sera transporté mais l'identité du transporteur aérien pourra être modifiée et il en sera informé.

Rappelons que le passager est dans un contrat d'adhésion, c'est-à-dire qu'il n'est pas en mesure de pouvoir négocier les dispositions contractuelles, il accepte le contrat dans sa totalité.

D'autre part, il paraît très difficile d'invoquer le dol, ou la réticence dolosive compte tenu de cet effort contractuel du transporteur aérien. En effet, le dol suppose des manœuvres de la part du transporteur aérien pour dissimuler le transporteur aérien de fait. La réticence dolosive est le fait de garder le silence sur une information, que l'on connaît et devrait communiquer⁵²¹. Dans notre espèce il s'agirait de taire l'identité du transporteur aérien effectif par le transporteur contractuel.

Dans ces deux cas, cette théorie est inefficace au regard des nouvelles exigences imposées par

520 Nicolas DELEUZE, *La responsabilité du transporteur aérien de la Communauté*, op., cit p.264.

521 Phillippe MALAURIE, Laurent AYNES, Philippe STOFFEL-MUNCK, les obligations, op., cit, p.263, n°508-510.

le droit communautaire. En effet, le règlement CE n°2111/2005 du 14 décembre 2005 empêche tout silence ou mensonge sur l'identité du transporteur aérien, qui devra être connu du passager avant l'embarquement.

Nous avons choisi d'envisager une autre analyse, avec la recherche d'un *intuitu personae* dans le contrat de transport aérien de personnes. Un contrat est marqué d'*intuitu personae* lorsque sa formation et son exécution dépendent dès lors de la personne de son contractant. La considération de la personne constitue la cause de son engagement. Si on transpose cette délimitation au contrat de transport, la cause de l'engagement repose sur le déplacement par les airs. Peu importe le transporteur, pourvu que le passager est déplacé vers son lieu de destination. Mais le contrat de transport est avant tout un contrat de service. Le transporteur est un prestataire de service. Par exemple, un passager qui voyage dans une classe affaire de Singapour Airlines dans un A380 choisit cette compagnie en raison du haut niveau de qualité des services à bord. Jean-Louis Baroux explique que le code-sharing porte atteinte au choix du passager en matière de gamme de service. Car les prestations ne sont pas équivalentes d'une compagnie à l'autre⁵²². En effet, les compagnies attirent leurs clientèles sur ces prestations à bord. La « différence de style de service » résulte également d'une différence culturelle. Ainsi, en cas de share code, un passager mis sur une classe affaire Delta Airlines sera plus avantagé que s'il avait voyagé avec son transporteur contractuel Air France⁵²³. Inversement, un passager peut perdre en gamme en situation de code-share.

Le contrat de transport aérien de personne peut être considéré dans une certaine mesure comme *intuitu personae*. Les clauses de substitution portent atteinte au choix du passager aérien dans une compagnie aérienne.

c) La loi du 24 avril 2013 renforçant l'information des voyageurs lors de la commercialisation de titres de transport sur les compagnies aériennes figurant sur la liste noire de l'Union européenne

Il convient de s'intéresser à l'obligation d'information du transporteur aérien qui exécute son contrat de transport hors de l'Union européenne.

Nous avons vu que la Communauté a établi une liste des compagnies aériennes interdites d'exploitation au sein de l'Union européenne⁵²⁴. L'article 4 du présent règlement prévoit que cette liste sera actualisée régulièrement par la Commission européenne.

⁵²² Jean-Louis BAROUX, *Compagnies aériennes, la faillite du modèle*, coll. Archipels, 2010, p.51-52.

⁵²³ Ibid.

⁵²⁴ Article 3 du règlement n° 2111/2005 du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif.

Lors de la dernière mise à jour, la liste contenait 280 compagnies aériennes provenant d'une vingtaine de pays et qui font l'objet d'une interdiction totale d'exploitation dans l'Union européenne⁵²⁵.

Cette mesure est très protectrice pour le passager mais elle a conduit à un certain nombre de dérives de la part de compagnies aériennes provenant des pays en voie de développement. Ces exigences en matière de sécurité ont obligé ces compagnies aériennes à renouveler leur flotte pour continuer à desservir l'Union européenne. Mais l'accident de la compagnie aérienne Air Yemenia a mis en évidence la pratique de certaines d'entre-elles qui mettent des avions dangereux sur les vols de « bout de ligne », c'est-à-dire après une correspondance en dehors de l'Union européenne.

Le droit communautaire n'est pas intervenu pour réguler cette déviance des compagnies aériennes non communautaires. C'est le législateur français qui suite à l'accident de la compagnie Air Yemenia, qui a coûté la vie à des centaines de ressortissants français d'origine comorienne, a réagi concernant les vols effectués par des compagnies interdites d'exploitation dans l'Union européenne. L'Assemblée Nationale a adopté le 18 novembre 2010 une proposition de loi qui constituait en délit le fait de contribuer au transport de passagers sur des compagnies aériennes figurant sur la liste noire dressée par la Commission européenne.

Cette solution a été considérée comme radicale et insatisfaisante. Car interdire la commercialisation sur le territoire européen de certains vols effectués dans les pays tiers par des compagnies aériennes interdites d'exploitations se heurte à une réalité. Le fait est que, dans certaines parties du monde, la seule offre de service de transport aérien disponible est celle proposée par des compagnies inscrites sur la liste noire⁵²⁶. Et même s'il existe des modes de transport alternatif à l'avion, ils sont tout aussi dangereux que les transports aériens locaux. Par exemple le mauvais état des routes et un parc automobile archaïque sont équivalents en dangerosité un vieux Tupolev.

Pour le Sénat, les ressortissants européens qui souhaitent ou doivent se déplacer dans ces

525 Dernière mise à jour, le 10 juillet 2013, Communiqué de Presse de la Commission européenne, Référence: IP/13/662, lien internet : http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-662_fr.htm

La liste des pays concernés par l'interdiction: Afghanistan, Angola, Bénin, République du Congo, République démocratique du Congo, Djibouti, Guinée équatoriale, Érythrée, Gabon (à l'exception de 3 transporteurs qui sont soumis à des conditions et à des restrictions d'exploitation), Indonésie (à l'exception de 5 transporteurs), Kazakhstan (à l'exception d'un transporteur qui est soumis à des conditions et à des restrictions d'exploitation), Kirghizstan, Liberia, Mozambique, Philippines (à l'exception d'un transporteur), Sierra Leone, Sao Tomé-et-Principe, Soudan, Swaziland et Zambie. La liste comporte également 2 transporteurs isolés: Blue Wing Airlines du Suriname et Meridian Airways du Ghana.

526 Travaux de la Commission du Sénat, Rapport n° 321 (2012-2013) de M. Vincent CAPO-CANELLAS, fait au nom de la commission du développement durable, sur la proposition de loi adoptée par l'Assemblée nationale visant à sanctionner la commercialisation de titres de transports sur les compagnies aériennes figurant sur la liste noire des compagnies aériennes interdites d'exploitation dans l'Union européenne. Déposé le 30 janvier 2013, disponible sur <http://www.senat.fr/rap/112-321/112-3211.pdf>.

zones, que ce soit pour des raisons touristiques ou professionnelles, n'ont donc pas d'autre choix que d'utiliser des avions interdits d'exploitation en Europe⁵²⁷.

Il est donc impossible d'interdire la commercialisation de ces titres de transport dans l'Union européenne. La Commission a choisi à juste titre de créer une obligation renforcée de l'information contractuelle des voyageurs.

La loi du 24 avril 2013 a consacré le renforcement de l'information des voyageurs lors de la commercialisation de titres de transport sur les compagnies aériennes figurant sur la liste noire de l'Union européenne⁵²⁸. Cet article L. 6421-2-1 unique incorporé dans le code des transports dispose que *« toute personne physique ou morale commercialisant un titre de transport sur les vols d'un transporteur aérien effectif figurant sur la liste des transporteurs aériens faisant l'objet dans l'Union européenne d'une interdiction d'exploitation doit informer de manière claire et non ambiguë le passager ou l'acquéreur, si celui-ci n'est pas l'utilisateur du billet, de cette situation et l'inviter à rechercher des solutions de transport de remplacement »*.

L'alinéa précise que *« cette information doit être donnée par écrit avant la conclusion de la vente d'informer les voyageurs sur l'identité du transporteur aérien effectif »*. Cet article s'applique de manière combiné avec l'article 10 du règlement CE n°2111/2005 du 14 décembre 2005, qui oblige que cette information soit délivrée au passager au moment de la réservation, quel que soit le moyen utilisé pour effectuer la réservation.

Cette loi n'apporte qu'une solution partielle aux « vols de bout de ligne », car certes, il faut informer le passager qui va prendre une correspondance avec une compagnie interdite d'exploitation dans l'Union européenne. Mais qu'en [est-il des compagnies](#) aériennes qui ont une autorisation d'exploitation dans l'Union européenne, qui procèdent à des changements d'aéronefs lors des correspondances hors de l'union européenne avec des flottes vieillissantes et dangereuses ?

Prenons le cas de l'Accident de la Compagnie Air Yemenia. Un grand nombre de passagers avaient d'abord emprunté un A330 qui assurait le vol Yemenia 749, parti lundi à 8 h 55 de l'aéroport Charles de Gaulle à Paris, pour se rendre, via Marseille, à Sanaa au Yémen. Lors de cette correspondance, les passagers avaient embarqué à bord de l'A310 assurant le vol IY626 de la même compagnie, dont l'arrivée à Moroni était prévue à 2 h 30 heure locale. Le premier vol est effectué avec un A330-200 un aéronef en excellente état. Le second avion a 19 ans et fait l'objet en 2008 d'un avertissement de la part de la Commission européenne, qui avait

⁵²⁷ Ibid, Examen de l'article, I. le droit en vigueur.

⁵²⁸ LOI n° 2013-343 du 24 avril 2013 renforçant l'information des voyageurs lors de la commercialisation de titres de transport sur les compagnies aériennes figurant sur la liste noire de l'Union européenne, JORF n°0097 du 25 avril 2013 page 7202, texte n° 1.

choisi de mettre la compagnie Air Yemenia sous surveillance.

Afin de garder son autorisation d'exploitation, Air Yemenia a choisi de mettre les flottes vieillissantes en bout de vols, hors de portée des inspections de l'Union européenne.

Ici, le passager aérien est convaincu de voyager avec une compagnie aérienne soumise aux contrôles de l'Union européenne, mais il ne sait pas que cette faculté de contrôle se limite à l'espace communautaire. Après, le passager n'est pas informé sur le type d'aéronef qu'il va utiliser.

Cette obligation d'information quant à l'exécution du contrat de transport a ses limites malgré les efforts constants du législateur européen et français.

2. L'obligation de sécurité du transporteur aérien

a) L'assise doctrinale et jurisprudentielle de l'obligation de sécurité dans le transport de personnes

Dans le droit français, il n'existe pas de texte spécifique relatif à la responsabilité du transporteur de personnes. Dans la célèbre décision de la Cour de Cassation du 21 novembre 1911, *Compagnie Générale Transatlantique C. Zbidi Hamida ben Mahmoud*, il est affirmé que « l'exécution du contrat de transport comporte pour le transporteur l'obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination »⁵²⁹. Il s'agissait pour la Cour de Cassation de retirer toute possibilité pour les victimes ou leurs ayants-droits d'agir sur le terrain délictuel en cas de dommages corporels. Cette action en réalité ne leur était pas trop favorable, car le transporteur se retranchait derrière cette faculté pour le passager de conserver sa liberté d'action, donc il pouvait avoir contribué à la réalisation de son propre dommage.

Le fait de rattacher l'obligation de sécurité au contrat de transport apporte une sécurité juridique incontestable aux passagers, notamment en matière d'indemnisation des victimes des accidents, car ces dernières sont dispensées d'établir la faute qui devient à la charge du transporteur⁵³⁰.

René Demogue a fondé une distinction importante dans le degré d'accomplissement de l'obligation ; l'obligation de moyen et l'obligation de résultat de sécurité⁵³¹.

⁵²⁹ Cass. Civ., 21 novembre 1911, Dalloz 1913, 1ère partie, p.249.

⁵³⁰ Isabelle BON-GARCIN, Yves REINHARD, Maurice BERNADET, Droit des transports, op., cit, p.445, n°482.

⁵³¹ Traité des obligations, tome 5, éd. Rousseau, 1922, n°1237.

La doctrine a consacré à l'unanimité l'obligation de résultat de sécurité : la victime doit seulement prouver l'existence de l'accident qui a généré le dommage, il se trouve exonéré de démontrer la faute, l'imprudence ou la négligence du transporteur⁵³². L'obligation de résultat retient que si le dommage est constaté, il y a eu une inexécution de l'obligation, donc on est en présence d'une faute contractuelle présumée⁵³³.

Dans le transport aérien de personnes, ce principe d'obligation de sécurité-résultat s'étend seulement aux transports aériens de personnes rémunérés. En effet, la loi du 2 mars 1957 avait retenu que la responsabilité du transporteur aérien ne pouvait être recherchée dans les limites prévues par la Convention de Varsovie de 1929, pour les transports à titre gratuit, que si le dommage avait pour cause une faute imputable au transporteur⁵³⁴. Donc la recherche de la faute demeure maintenue pour une partie des passagers qui sont victimes d'un accident aérien lors d'un baptême de l'air ou un vol inaugural.

Aujourd'hui, la Convention de Montréal de 1999 ainsi que les textes européens ont consacré la responsabilité pour risque du transporteur. Il convient de s'intéresser à l'impact de la responsabilité de plein droit avec l'obligation contractuelle de sécurité.

b) La coexistence de l'obligation de sécurité de résultat avec la responsabilité de plein droit du transport aérien de personnes.

Les travaux de Cyril Bloch concernant l'obligation contractuelle de sécurité ont mis en lumière un certain nombre d'incohérences. La première concerne la création artificielle de cette obligation contractuelle. En effet, cette obligation semble détachée de la volonté des parties au contrat, l'obligation de sécurité ne naît pas de l'autonomie de la volonté⁵³⁵.

Mais selon notre approche, elle trouverait sa source dans une conception « utilitariste-consumériste » : les passagers sont informés des risques, ils disposent d'un éventail de canaux pour obtenir des données, des statistiques, des avis sur les compagnies aériennes. Le renforcement de la transparence en matière de sécurité aérienne notamment avec l'édition de la liste des compagnies aériennes interdites d'exploitation dans l'Union européenne ainsi que l'obligation pour le transporteur aérien contractuel d'informer les passagers sur l'identité du transporteur aérien effectif, illustre une nouvelle conception de la société, que Cyril Bloch appelle « société aseptisée » dans laquelle l'impératif de sécurité des consommateurs est

532 Eric DESFOUGERES, *Voyageurs : réparer à tout prix, Le droit des transports dans tous ses états : Réalités, enjeux et perspectives nationales, internationales et européennes*, actes du Colloque du 16 au 18 mars 2011 à Lille, éd. Larcier, p.200-201.

533 François Terré, Philippe Smiler, Yves Lequette, *Droit civil, les obligations*, p.584, n°580

534 Eric DESFOUGERES, op., cit., p.201.

535 Cyril BLOCH, *l'obligation contractuelle de sécurité*, Presse universitaire d'Aix 2002, p.23-24.

devenu omniprésent⁵³⁶.

Nous rejoignons cette approche de l'obligation de résultat liée à la surmédiatisation des accidents aériens, combinée à une exigence croissante de sécurisation des personnes.

La responsabilité de plein droit participe également à cette volonté de garantir l'indemnisation des victimes. En effet, l'obligation de sécurité du transporteur aérien de personnes transcende le simple lien contractuel. La demande et l'offre de sécurité sont trop diffuses pour permettre un authentique rattachement de l'obligation de sécurité à la volonté des parties⁵³⁷. Cyril Bloch va plus loin en assurant que l'obligation de sécurité est affranchie du rapport contractuel⁵³⁸.

Il considère que l'obligation de sécurité est un instrument de régulation de la responsabilité de plein droit, car elle permet dans certaines situations d'instaurer une responsabilité objective⁵³⁹. Mais que dire du cas du transport aérien de personnes qui semble donner une place à chacune de ces deux notions. La coexistence de l'obligation de sécurité de résultat et de la responsabilité de plein droit traduit cette volonté de surprotection des passagers consommateurs. L'exigence de sécurité est de plus en plus forte, ces deux notions même si elles donnent l'impression de faire doublon, permettent de rassurer le passager dans la réparation de son dommage éventuel.

3. L'obligation de célérité du transporteur aérien

Que faut-il entendre par obligation de célérité ? La célérité est synonyme de rapidité, le transporteur aérien a-t-il l'obligation d'exécuter son déplacement de manière rapide. En réalité, il serait plus approprié de parler d'une obligation de ponctualité, qui est en lien avec la responsabilité du transporteur aérien en cas de retard prévue tant par les conventions internationales que les textes européens. Léopold Peyrefitte considère que la célérité du transporteur aérien fait partie de sa spécificité⁵⁴⁰. En effet, les passagers choisissent ce mode de transport en raison de sa rapidité pour relier des destinations très éloignées. La célérité est l'argument premier pour attirer les passagers, afin de les désintéresser des autres moyens de transports.

Nous avons précédemment évoqué l'absence de théorie du contrat de transport, et plus encore d'une théorie propre au contrat de transport de personnes. Néanmoins, la jurisprudence française n'a pas hésité à consacrer une obligation de ponctualité à l'égard de la SNCF⁵⁴¹.

⁵³⁶ Ibid, n°21-2 sur le déplacement de l'obligation de sécurité que nous avons pris le soin de relier à l'approche particulière du transport aérien de personnes.

⁵³⁷ Ibid, n°22.

⁵³⁸ Ibid, n°64.

⁵³⁹ Ibid, n°214, p.131.

⁵⁴⁰ Leopolde PEYREFITTE, op., cit., n°141-144.

⁵⁴¹ CA Paris, 1re ch. B, 4 oct. 1996 ; SNCF et a. c/ Assoc. des usagers des services publics d'Élancourt et de ses

Philippe Brun et Gilles Paisant expliquent que pour les besoins de sa politique commerciale, la SNCF fait expressément de « l'horaire garanti » l'un des « engagements » de ses campagnes publicitaires destinées à faire « préférer le train ». La ponctualité apparaît dès lors comme une obligation « *volontairement assumée par la SNCF dans le but de fidéliser et de développer sa propre clientèle* »⁵⁴². Elle ne saurait donc contester devant les juridictions saisies par des passagers mécontents « *une obligation qu'elle affiche dans toutes ses gares* »⁵⁴³.

A juste titre, ces auteurs ont mis en évidence que cette obligation de célérité n'est pas propre aux transports ferroviaires mais à l'ensemble des transports de personnes. Il convient de parler d'un impératif de ponctualité, dès lors qu'il existe une responsabilité pour retard, le transport a une obligation de ponctualité ou de célérité. Nous verrons dans les développements ultérieurs que le transporteur aérien se sera pas en mesure de se libérer de cette obligation par une clause de non responsabilité en cas de retard.

B. Les obligations du passager aérien

1. Le paiement du prix du billet

Le contrat de transport est un contrat à titre onéreux, notre étude s'intéresse uniquement à l'activité rémunérée du transporteur aérien. Nous avons vu les obligations de faire qui incombent au transporteur aérien dans l'exécution de son obligation essentielle, c'est-à-dire d'acheminer les passagers sains et saufs d'un point A à un point B. En contrepartie, le passager paye le montant de son titre de transport. Il s'agit d'une analyse classique du rapport d'obligation qui est commun entre un prestataire de service et l'utilisateur.

Mais il convient de s'intéresser aux spécificités du paiement du prix lié aux titres de transport par le passager.

En effet, le billet se décompose de la manière suivante : il y a le prix du billet lui-même, puis viennent s'ajouter les taxes aéroportuaires. Les prix des billets d'avion ne sont pas identiques pour un même vol. Les passagers qui voyageront sur un même vol n'auront pas déboursé le même prix. Plusieurs paramètres entrent en compte : la date de réservation, (plus on s'y prend tôt pour payer son billet moins il sera onéreux) les options prises par les passagers (c'est le cas notamment avec les achats de kilogrammes supplémentaires, voire dans les compagnies low-

environs et a., Semaine Juridique Edition Générale n° 14, 2 Avril 1997, II 22811.

542 Philippe BRUN et Gilles PAISANT, *L'obligation de ponctualité de la SNCF*, La Semaine Juridique Edition Générale n° 14, 2 Avril 1997, II 22811

543 Ibid.

cost de l'achat du bagage en soute de 20kg)⁵⁴⁴. Les compagnies aériennes dans un contexte de forte concurrence n'hésitent pas à instaurer des options diverses qui complexifient l'offre de transport aérien.

Nous avons choisi de traiter du cas du « speeding boarding » ou « priorité à l'embarquement » ; moyennant un supplément, le passager sera muni d'une carte de priorité pour l'ensemble de son parcours, c'est-à-dire à l'enregistrement, pour les formalités administratives, à l'embarquement à bord de l'aéronef. Une signalétique spécifique est mise en place au sein de l'aéroport afin de guider ces passagers superprivilégiés⁵⁴⁵.

Or, nous avons précédemment évoqué le cas particulier des passagers handicapés ou à mobilité réduite qui disposent selon la réglementation communautaire d'une priorité à l'embarquement. Il serait utile que les compagnies aériennes établissent une liste par ordre de priorité de leurs passagers.

Ces options sont parfois cochées par le site internet de la compagnie aérienne. Si le passager n'est pas vigilant, il se trouve avec un vol avec une multitude d'options qui n'a pas sciemment choisies. Cette pratique de l'op-it dans les réservations de billet sur internet est très répandue.

a) La prohibition du opt-out dans les choix optionnels du passager aérien

La haute juridiction allemande a saisi la Cour de justice de l'Union européenne par une question préjudicielle, concernant la protection du passager lors de la conclusion du contrat de transport⁵⁴⁶.

En l'espèce, la demande de décision préjudicielle portait sur l'interprétation de l'article 23, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil, du 24 septembre 2008, *établissant des règles communes pour l'exploitation des services aériens dans la Communauté*, qui oblige les compagnies aériennes ainsi que les intermédiaires de voyage à indiquer les prix des billets d'avion de manière transparente⁵⁴⁷. Les vendeurs de

544 Beaucoup de compagnies à bas prix affichent un prix bas, qui en réalité ne comprend pas de bagages en soute, mais simplement le droit de disposer d'un bagage à main de 6-7kg.

545 Air France a instauré le « Skypriority » pour une certaine catégorie de la classe affaires. Les compagnies low-cost, comme easy-jet ont transposé cette pratique en demandant à un supplément aux passagers lors de la réservation.

546 CJUE, 3e ch., 19 juill. 2012, aff. C-112/11, *ebookers.com Deutschland GmbH c/ Bundesverband der Verbraucherzentralen und Verbraucherverbände – Verbraucherzentrale Bundesverband eV*, décision non encore publiée.

547 L'article 23§ 1 du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil, du 24 septembre 2008, *établissant des règles communes pour l'exploitation des services aériens dans la Communauté* (JO

billets d'avion ont l'obligation d'indiquer à tout moment le « prix définitif », c'est-à-dire le tarif du vol ainsi que l'ensemble des taxes, redevances et suppléments indispensables pour les besoins de ce vol.

La société E-bookers qui est une agence de voyage qui officie exclusivement sur internet a été mise en cause pour son absence de clarté quant à l'affiche des prix sur les suppléments optionnels.

Ces suppléments correspondent à des services non obligatoires. La pratique du droit de la consommation exige que ces mentions soient communiquées de façon claire et précise durant toute la phase de réservation et d'acceptation du contrat électronique de transport.

Or dans le cas E-bookers, le site internet a choisi la méthode de « l'opt-out », qui consiste à pré-cocher les suppléments optionnels. Pour Loïc Grard, cette méthode met le consommateur devant le fait accompli, un manque de vigilance et le passager se retrouve avec une multitude de suppléments⁵⁴⁸. En réalité, les services aériens doivent être proposés dans une démarche « d'opt-in », c'est-à-dire que c'est le passager-consommateur qui coche les options qu'il souhaite acquérir pour réaliser son transport. Il s'agit d'une manifestation explicite de la volonté du passager de contracter ses suppléments optionnels. Une autre difficulté soulevée par la question préjudicielle concerne le champs d'application du règlement n°10008/2008. E-bookers n'est pas une compagnie aérienne mais un intermédiaire de voyage sur internet, dès lors est-il possible de lui opposer ce règlement ?

Les conclusions de l'Avocat général Jan Mazak estiment que *« l'article 1^{er}, paragraphe 1, de ce règlement, son objet, tout en étant défini par référence aux transporteurs aériens (selon cette disposition, le règlement régit les licences des transporteurs aériens communautaires et leur droit d'exploiter des services aériens intracommunautaires), comprend également, en des termes plus généraux, la «tarification des services aériens intracommunautaires»*⁵⁴⁹. Il s'agit d'une lecture dynamique du règlement qui s'accompagne de considérations consuméristes. Car l'arrêt de la CJUE n'hésite pas à fonder son argumentation sur les directives relatives à la

L 293, p. 3) dispose que les tarifs des passagers et les tarifs de fret offerts au public mentionnent les conditions applicables lorsqu'ils sont proposés ou publiés sous quelque forme que ce soit, y compris sur internet, pour les services aériens au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre auquel le traité s'applique. Le prix définitif à payer est précisé à tout moment et inclut le tarif des passagers ou le tarif de fret applicable ainsi que l'ensemble des taxes, des redevances, des suppléments et des droits applicables inévitables et prévisibles à la date de publication. Outre l'indication du prix définitif, les éléments suivants au moins sont précisés ; les tarifs des passagers et les tarifs des fret, les taxes, les redevances aéroportuaires, les autres frais de réservations ou supplément lié à la sûreté ou au carburant.

548 Loïc GRARD, *L'assurance annulation d'un vol ne peut se fonder que sur une démarche « opt in »*, Revue de droit des transports n° 3, Juillet 2012, comm. 43

549 Conclusions de l'Avocat général Jan MAZAK, aff. C-112/11, *ebookers.com Deutschland GmbH c/ Bundesverband der Verbraucherzentralen und Verbraucherverbände*, point 43, non publié mais disponible sur <http://curia.europa.eu>.

protection du consommateur⁵⁵⁰.

Cette extension du champs d'application du règlement n°1008/2008 renforce la sécurité juridique du passager aérien. Il paraît inconcevable de faire dépendre la protection du consommateur de la qualité du prestataire. Si seul le transporteur aérien était soumis à ces exigences, les intermédiaires pourraient profiter aisément de cette faille juridique pour se dérober à cette obligation de transparence et de clarté⁵⁵¹.

Donc si E-bookers est soumis aux mêmes contraintes que le transporteur aérien, il se doit d'indiquer clairement les suppléments optionnels. Dans notre espèce, il s'agissait d'une assurance annulation de vol qui était pré-cochée lors de l'achat du billet d'avion. La Cour vise l'article 23§1 du règlement n° 1008/2008, qui préserve le client de services aériens d'être incité, dans le cadre de la procédure de réservation d'un vol, « à acheter des services complémentaires au vol lui-même, qui ne sont pas inévitables et indispensables pour les besoins de ce vol, à moins qu'il choisisse expressément d'acheter ces services complémentaires et de payer le supplément de prix afférent à ceux-ci »⁵⁵².

Donc l'assurance annulation de vol est bien un supplément optionnel même s'il est facturé par un autre prestataire que le transporteur aérien. Cette décision souhaite mettre fin à la pratique du fait accompli, c'est-à-dire de « l'opt-out » dans le domaine de la vente de billets d'avion.

D'autres pratiques ont été soulevées par des associations de consommateur lors des achats en ligne des titres de transports.

b) Les suppléments demandés lors des paiements via internet

Les compagnies low-cost ont permis une certaine démocratisation du transport aérien, mais certaines pratiques dénotent une volonté de facturer la moindre option. Nous avons vu précédemment que les suppléments optionnels doivent faire l'objet d'une transparence tout au long du parcours de réservation. Les compagnies à bas prix ne disposent pas généralement de comptoir ou d'agence, l'essentiel des transactions se font via internet. Le moyen de paiement

550 Le point de la décision fonde l'exigence de protection du passager-consommateur sur l'article 22 de la directive 2011/83/UE du Parlement européen et du Conseil, du 25 octobre 2011, relative aux droits des consommateurs, modifiant la directive 93/13/CEE du Conseil et la directive 1999/44/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 85/577/CEE du Conseil et la directive 97/7/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 304, p. 64).

551 Loïc GRARD, op., cit.

552 CJUE, 3e ch., 19 juill. 2012, aff. C-112/11, *ebookers.com Deutschland GmbH c/ Bundesverband der Verbraucherzentralen und Verbraucherverbände – Verbraucherzentrale Bundesverband eV*, décision non encore publiée, p.15, Anthony BOCHON, *Case ebookers. Com Deutschland : Opt-in procédure and price transparency of optional supplements in the air sector*, Revue européenne de droit de la Consommation, avril 2013, 101-111.

utilisé est la carte bancaire, ce qui paraît logique, vu qu'il n'y a pas de contact physique entre les contractants.

Cela n'a pas empêché ces compagnies de réclamer lors du paiement des frais de gestion, des frais administratifs, ou des frais liés au paiement par carte bancaire.

Au regard de l'article 23§1 du règlement n°1008/2008, ces suppléments ne sont pas prohibés mais ils doivent être indiqués dès le début de la réservation. Mais ces frais ne correspondent à aucune taxe, redevances aéroportuaires, liées à la sûreté ou au carburant. Il n'existe pas de qualification de ces frais au regard de la réglementation applicable aux services aériens.

Il convient dès lors de se tourner du côté du droit de la consommation, et du droit interne. En droit français, l'article L.112-12 du code monétaire et financier dispose que « les prestataires de services de paiement ne peuvent limiter contractuellement la possibilité pour un bénéficiaire d'appliquer des frais ou de proposer une réduction au payeur pour l'utilisation d'un instrument de paiement donné. Toute stipulation contraire est nulle et de nul effet ». Donc, il est prohibé d'imposer des frais pour un paiement en carte bancaire pour l'achat d'un billet sur le site internet d'une compagnie low-cost, surtout si cette dernière ne propose pas d'autres moyens de paiements.

Une étude du centre européen des consommateurs a mis en lumière ces pratiques. Selon les compagnies, le prix final du billet peut être augmenté de plusieurs euros si le passager règle par une Carte Visa Crédit. Par MasterCard Crédit, les frais réclamés peuvent aller jusqu'à 9,50 euros sur certaines compagnies. Pour les cartes Américain express ou Diners, les frais demandés sont supérieurs à 12 euros⁵⁵³. Le CEC constate que 73% des compagnies aériennes ne respectent pas cette obligation de transparence concernant ces frais, qui sont maintenant dissimulés dans des appellations diverses comme frais de gestion, frais administratifs ou qui sont incorporés directement dans le billet d'avion afin de contourner cette exigence de clarté.

Le Tribunal de Grande Instance de Paris a récemment condamné la compagnie Easyjet pour cette pratique appelée le « surcharging », qui consiste pour une compagnie de faire facturer des frais de dossier de 4 euros à toutes les réservations internet qui ne sont pas réglées par Visa Electron ou Carte Bleue. Mais au-delà, le tribunal a qualifié ces frais supplémentaires liés aux moyens de paiement comme une clause abusive⁵⁵⁴.

553 Rapport sur les frais cachés lors des réservations en ligne, étude du centre européen des consommateurs France sur 55 compagnies aériennes, version originale ECC, Net Study on Airlines' Currency & Payment Card Fees the cost of paying, December 2011, disponible sur http://www.europe-consommateurs.eu/fileadmin/user_upload/eu-verbraucher/PDF/Berichte/Study_on_currency_and_payment_card_fees__2_.pdf

554 Tribunal de Grande Instance de Paris 31 janvier 2012 n°09/08186, *UFC-Que Choisir c/ Société EasyJet Airline Company Limited*, voir ég. Communiqué de l'association UFC-que choisir ; La lutte contre les clauses abusives décolle enfin... du 31 janvier 2012, <http://www.quechoisir.org/transport/transport-aerien>. Cf infra 2§ clauses abusives

L'étude constate qu'à aucun moment, les consommateurs ne sont informés du mode de calcul de ces frais par les compagnies aériennes. Le législateur européen doit intervenir pour contraindre les compagnies aériennes à détailler et expliquer la nature de ces frais.

Le passager a une obligation de payer le prix de son billet mais en contrepartie la compagnie aérienne ou son intermédiaire doit **expliquer** la composition du prix.

2. L'obligation de s'informer sur les exigences des compagnies aériennes et des services douaniers

L'article L.6421-2 du code des transports dispose que « *pour les transports internationaux, le transporteur ne peut embarquer les voyageurs qu'après justification qu'ils sont régulièrement autorisés à atterrir au point d'arrivée et aux escales prévues* ». La Convention de Chicago de 1944 exige également que le passager doit s'informer par ses propres moyens des divers lois et règlements qui régissent l'entrée sur le territoire des États d'arrivée ainsi que lors des escales⁵⁵⁵. Il devra se conformer aux formalités sur l'entrée, le séjour et la sortie des pays concernés par son voyage. Ces obligations répondent à des formalités d'immigration, de police et douanières.

Il existe également des impératifs de santé, certains pays par exemple soumettent l'obtention d'un visa à un bilan sanguin, afin d'éviter l'entrée sur le territoire de personnes atteintes du VIH.

En effet, certains pays refusent l'entrée même aux touristes pour des courts séjours aux personnes atteintes du VIH. C'est le cas de l'Arabie Saoudite, du Soudan et de la Russie ⁵⁵⁶. Les passagers qui n'ont pas accompli ses formalités médicales ne peuvent être autorisés à entrer sur le territoire.

Par ailleurs, certains pays demandent que les voyageurs soient vaccinés, par exemple des pays d'Afrique conditionnent l'entrée sur le territoire à une vaccination contre la fièvre jaune⁵⁵⁷.

Les pèlerins à destination de la Mecque doivent obligatoirement être vaccinés contre les infections invasives à méningocoque.

Qu'en est-il d'un passager qui se voit refuser l'entrée sur un territoire du fait de l'absence de

555 Article 13 de la Convention de Chicago de 1944 : « *Les lois et règlements d'un État contractant concernant l'entrée ou la sortie de son territoire des passagers, équipages ou marchandises des aéronefs, tels que les règlements relatifs à l'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la santé, doivent être observés à l'entrée, à la sortie ou à l'intérieur du territoire de cet État, par lesdits passagers ou équipages, ou en leur nom, et pour les marchandises* ».

556 Guide de référence, Réglementations applicables aux déplacements et aux séjours des personnes vivants avec le VIH, disponible sur le site www.aides.org

557 C'est le cas d'un grand nombre de pays en Afrique et en Amérique latine qui se situent dans les zones tropicales ; exemple l'Argentine et l'Angola.

cette vaccination ? Peut-il se retourner contre le transporteur aérien ou l'intermédiaire de voyage qui ne l'a pas informé de ces formalités ?

La cour de Cassation s'est prononcé le 19 mars 2009 sur l'étendue de l'obligation d'information de l'agence de voyages⁵⁵⁸. Dans cette espèce, l'agence de voyage avait vendu des billets d'avion à destination du Brésil à un couple. En matière de vente de vols dit « secs » c'est-à-dire sans réservation d'hôtel ou de location de véhicule, l'agence qui agit comme un intermédiaire du transporteur aérien engage sa responsabilité seulement en cas de faute prouvée. Le juge de proximité de Cholet avait considéré que l'agence de voyage avait failli à son obligation d'information du passager concernant les conditions de vaccination d'entrée sur le territoire brésilien⁵⁵⁹.

Dès lors, l'agence de voyage qui agit pour le compte du transporteur aérien n'est pas engagée dans une responsabilité de plein droit, mais suffisamment pour considérer qu'elle a failli à son obligation d'information sur les billets délivrés.

Il existe un déséquilibre entre le transporteur aérien qui vend ses billets sur internet et l'agence de voyage qui agit sur internet comme intermédiaire dans la vente de vols « secs », l'un n'est pas soumis à cette obligation d'information concernant les formalités médicales, l'autre voit cette obligation renforcée. La cour de Cassation estime que l'agence de voyages a commis une faute en n'informant pas son client de façon claire et précise des conditions d'utilisation du billet, parmi lesquelles figurent les formalités d'entrée sur le territoire, dont les vaccinations requises.

Isabelle Bon-Gracin analyse cette décision comme un renforcement de la sécurité juridique du voyageur, mais en réalité elle n'offre pas une égalité face à l'information à tous les voyageurs. Les passagers qui achètent leurs billets sur le site de la compagnie aérienne ne pourront pas bénéficier de cette obligation d'information quant aux formalités médicales⁵⁶⁰. Une uniformisation des exigences en matière d'information des passagers-voyageurs doit être mise en place afin d'éviter une protection qui varie selon que le billet ait été acheté sur le site de la compagnie aérienne ou par le biais d'une agence de voyages. Isabelle Bon-Gracin a rappelé la nécessité d'inscrire sur la liste des clauses abusives, la stipulation suivante : « *il appartient au consommateur de se renseigner sur les formalités administratives et/ou sanitaires à accomplir pour le franchissement des frontières et que le professionnel ne sera tenu d'aucune*

558 Cass. 1^{re} civ., 19 mars 2009, n° 08-11.617, F-D, SAS Thomas Cook c/ Villanueva et a. : [JurisData n° 2009-047498](#)

559 *Touriste refoulé à l'entrée au Brésil faute de vaccination contre la fièvre jaune*, Responsabilité civile et assurances n° 5, Mai 2009, comm. 140

560 Isabelle BON-GRACIN, *L'étendue de l'obligation d'information des agences de voyages*, Revue de droit des transports n° 6, Juin 2009, comm. 131.

obligation de remboursement en cas d'impossibilité d'un tel franchissement »⁵⁶¹. Cette décision apporte une protection seulement au passager qui a acheté son billet par le biais d'une agence de voyages. En regardant les conditions générales d'Air France, c'est le passager qui doit s'informer des formalités administratives et médicales exigées par le pays de destination ou les pays en escales. Si le passager se voit opposer un refus d'entrée sur le territoire, et qu'une décision de reconduite lui est signifiée, il devra s'acquitter d'un autre billet de transport⁵⁶².

Mais si on se réfère à l'article L.6421-2 du code des transports, le transporteur a une obligation de vérifier la conformité des documents avec les exigences du pays de destination. La Cour de Cassation dans un arrêt du 7 novembre 2006 a consacré la responsabilité du transporteur aérien suite à un refus d'entrer sur le territoire de la Côte d'Ivoire d'un passager qui n'était pas muni d'un visa. La cour rappelle qu'il existe une obligation pour le passager de se conformer aux prescriptions gouvernementales concernant les documents d'entrée et de sortie des territoires où il se rend, mais que cette exigence envers le voyageur ne saurait exonérer le transporteur aérien de son obligation de vérifications de l'accomplissement des formalités requises pour la complète efficacité du contrat de transport⁵⁶³. Dans cette affaire, il est important de souligner que l'agence de voyages qui a délivré les billets d'avion a aussi été mise en cause, pour son manquement à son obligation pré-contractuelle⁵⁶⁴. Cette décision consacre la responsabilité de l'agence de voyage et du transporteur aérien, mais elle reste silencieuse sur la transposition possible de l'obligation d'information sur les formalités administratives et sanitaires à la charge du transporteur aérien. Les passagers doivent en outre s'informer sur les conditions d'accès à bord de l'aéronef, en matière de contenance des bagages et de sécurité.

2. L'obligation de se conformer aux exigences de sécurité à l'embarquement et à bord de l'aéronef

561 Ibid, cite Recommandation de la Commission des clauses abusives n° 2008-01 : BOCCRF, 23 avr. 2008, p. 465

562 Article 18. 2 des conditions générales de transport de la compagnie Air France stipule que « le Passager est tenu de présenter tous les documents d'entrée, de sortie et de transit, ainsi que les documents sanitaires et autres documents exigés par la réglementation en vigueur dans les Etats de départ, de destination et de transit ». Article 18.3 : Si l'admission sur un territoire est refusée à un Passager, celui-ci devra acquitter tous frais et toutes amendes qui seraient imposés de ce fait par les autorités locales au Transporteur, ainsi que le Tarif TTC du transport à effectuer dans l'hypothèse où le Transporteur devrait par suite d'une injonction gouvernementale le ramener à son point d'origine ou ailleurs. Le Billet acquis pour le transport jusqu'à la destination dont l'entrée sur le territoire aura été refusée ne sera pas remboursé par le Transporteur.

563 Cass. 1re civ., 7 novembre 2006 n°03-17.642, publié au Bulletin, COMPAGNIE AÉRIENNE SOCIÉTÉ LUFTHANSA / SARL ATLAS VOYAGES ET A.

564 Ibid.

a. L'obligation du passager de se conformer aux exigences de sécurité durant le parcours d'embarquement.

Les attentats du 11 septembre 2001 ont conduit les compagnies aériennes, les aéroports et les services de sécurité des États à prendre de nouvelles habitudes en matière de transport aérien. En France les agents de sûreté sont habilités à procéder à la fouille des passagers ainsi que de leurs bagages, ils ont le droit de refuser l'embarquement d'un passager qui refuse une fouille ou dont le comportement paraît suspect⁵⁶⁵. Ils ont pour consigne d'effectuer des inspections visuelles des bagages à main des passagers.

Lors de la tentative d'attentat avortée en août 2006 à Londres, les terroristes présumés avaient tenté d'introduire à bord des avions des explosifs liquides. Les États membres de l'Union européenne ont décidé d'interdire l'introduction de liquide au-delà de la zone d'embarquement. Les liquides dans les bagages à main ne doivent pas être supérieurs à 100ml et seront contenus dans un

sachet transparent. Par ailleurs, les passagers devront retirer leurs manteaux et vestes et retirer des bagages de cabine les ordinateurs portatifs et autres articles électriques de grande taille aux points d'inspection. La Commission européenne avait préconisé également de réduire la taille des bagages à main autorisés en cabine à compter du 6 mai 2008, les dimensions ne devaient pas dépasser maximum 56cm x 45cm x 25cm⁵⁶⁶. Mais le règlement du 8 août 2008 *fixant les mesures pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne* n'a pas souhaité donner suite à cette réglementation⁵⁶⁷, les compagnies aériennes ne souhaitant pas complexifier outre mesure les conditions d'embarquement.

Avant l'embarquement à bord de l'avion, la mise à l'écart des passagers réfractaires ou indisciplinés qui ne conforment pas aux exigences de sécurité est assurée par les agents de sûreté.

Qu'en est-il lorsque le passager est déjà à bord de l'avion ?

b) L'obligation de discipline à bord de l'avion.

Lorsque le passager se trouve à bord de l'avion, il est soumis à l'autorité du commandant de bord. La Convention de Tokyo relative aux infractions et à certains autres actes survenant à

565 Arrêté du 10 octobre 2000 fixant les modalités techniques des visites de sûreté des personnes et des bagages à main, JORF n°265 du 16 novembre 2000 page 18175 texte n° 20

566 Patrice RAMBAUVILLE-NICOLLE, *Jcl transport, Fasc.942 : Sûreté aérienne*, n°82-83.

567 RÈGLEMENT (CE) N°820/2008 de la Commission du 8 août 2008 fixant des mesures pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne, publié le 19 août 2008 au JOUE L.221/8.

bord des aéronefs, signée le 14 septembre 1963⁵⁶⁸, accorde au commandant de bord des pouvoirs étendus afin de lui permettre d'intervenir dans les situations qui peuvent mettre en péril la sûreté et la sécurité aérienne. Le commandant de bord devient responsable de l'aéronef et de la sécurité de l'ensemble des passagers et du personnel navigant.

Ces prérogatives sont accordées au commandant de bord dès que l'aéronef est en vol. Selon Rosine de Barbeyrac, cette période s'étend de la fin de l'embarquement, quand les portes extérieures ont été fermées, jusqu'au moment où l'une des portes est ouverte en vue du débarquement⁵⁶⁹.

Le droit français a également investi le commandant de bord de pouvoirs particuliers. L'article L.6522-3 du code des transports dispose que « *le commandant de bord a autorité sur toutes les personnes embarquées. Il a la faculté de débarquer toute personne parmi l'équipage ou les passagers, ou toute partie du chargement, qui peut présenter un danger pour la sécurité, la santé, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef* ».

Cette faculté se présente régulièrement dans les cas d'expulsion par voie aérienne. Le passager aérien, malgré lui, car il ne souhaite pas être reconduit dans son pays d'origine, est contraint en raison d'une décision de justice de reconduite à la frontière. Il est généralement escorté par des agents de la police de l'air et des frontières, qui peuvent être contraints de menotter le passager aérien. Certaines reconduites difficiles obligent le commandant de bord à débarquer le passager malgré la présence policière et la décision administrative de reconduite⁵⁷⁰. Parfois, le vol peut être annulé car le commandant de bord estime que la sécurité de l'aéronef n'est pas garantie en raison des heurts entre la police des frontières et les autres passagers qui s'élèvent contre la reconduite⁵⁷¹.

La cour d'Appel de Paris a dernièrement considéré que le passager reconduit ainsi que les passagers qui s'y étaient opposés sont coupables d'entrave à la navigation ou la circulation d'un aéronef. En l'espèce, une passagère a ameuté les passagers d'un vol à destination d'Alger afin qu'ils se joignent à elle pour empêcher la reconduite d'une personne faisant l'objet d'une mesure de reconduite à la frontière, cette dernière « *en hurlant, en créant du tumulte, en excitant la personne reconduite à se rebeller jusqu'à rendre la situation incontrôlable et à*

568 Convention de Tokyo est entrée en vigueur 4 décembre 1969, elle a été signée par 185 États.

569 Rosine de BARBEYRAC, *Droit aérien ATPL-CPL-IR*, éd. Institut Mermoz droit et réglementation, 2007, p.86

570 Le règlement (CE) n°8/2008 de la Commission du 11 décembre 2007 modifiant le règlement (CEE) n° 922/91 du Conseil en ce qui concerne les règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial par avion, OPS 1.085 Responsabilités de l'équipage, les prérogatives du commandant de bord, Sous partie F§6 donne « *le droit de refuser de transporter des passagers non admissibles, des personnes expulsées ou des personnes en état d'arrestation si leur transport présente un risque quelconque pour la sécurité de l'avion ou de ses occupants* ».

571 Modalités d'expulsion des étrangers par voie aérienne, question de Richard Yung n°0539S publiée dans le JO Sénat du 30/04/2009 - page 1037.

*contraindre le commandant de bord à exiger le débarquement de la personne reconduite et des policiers qui l'escortaient »*⁵⁷².

Dans certains cas extrêmes, le commandant de bord est contraint de dérouter son aéronef afin de débarquer le passager perturbateur ou récalcitrant qui refuse de se conformer à des mesures de sécurité. Outre les désagréments pour les passagers restants à bord, qui prennent du retard sur l'heure prévue d'arrivée, le commandant de bord doit effectuer une approche imprévue sur un aéroport inconnue⁵⁷³. Sans arrivée à ces extrémités, le commandant de bord peut être face à des incivilités : par exemple l'utilisation d'appareils électroniques, comme les téléphones portables ou des ordinateurs portables qui sont prohibés en raison du risque d'interférence avec les instruments de mesure des aéronefs. Certains passagers sur des vols long courrier bravent l'interdiction de fumer à bord de l'aéronef. Ces désagréments sont relevés par le commandant de bord qui en fera part aux autorités compétentes à l'arrivée. En France, le commandant de bord est soumis au règlement (CE) n°8/2008 de la Commission du 11 décembre 2007 *concernant les règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial par avion*, qui interdit la consommation de tabac à bord de l'aéronef et durant l'approvisionnement de l'appareil en carburant.

Au regard du droit français le passager aérien perturbateur pourra être poursuivi pour mise en danger de la vie d'autrui, voie de fait ou trouble à l'ordre public⁵⁷⁴.

Certaines compagnies aériennes n'hésitent pas à informer les passagers que s'ils sont pris en train de fumer ils seront redevables d'une amende payée à la compagnie aérienne. Outre le fait qu'une compagnie aérienne n'est pas en mesure d'exiger ou de percevoir des amendes, la méthode semble contestable, il serait plus judicieux d'informer les passagers des risques de poursuites pénales⁵⁷⁵.

Quid de la faute contributive du passager aérien ?

Le passager doit suivre les instructions du commandant de bord ainsi que du personnel navigant. Un passager qui refuse de boucler sa ceinture ou qui ne respect pas les règles de sécurité pourra avoir contribué à la réalisation de son dommage en cas d'accident ou d'incident⁵⁷⁶.

572 Cour d'appel Paris Pôle 4, chambre 11 26 Février 2013 n° 4, 11/03210, n°JurisData : 2013-003991

573 Guy SCHRENZEL, *Les passagers perturbateurs : aspects civils et pénaux en droit international*, Annales of Air and space law, Institut Mc gill, 1999, p.219.

574 Bernard PESTEL, *Les passagers indisciplinés (unruly or disruptive passengers) Aspects juridique national et international*, www.ifurta.org/downloads/passagersindisciplines.pdf

575 Conditions générales de Transport de Ryanair, article Règles à Bord, <http://www.ryanair.com>.

576 Cf chapitre 5 : la faute contributive du passager aérien

La consommation excessive d'alcool peut conduire à mettre en péril l'ensemble des passagers, ainsi un passager ivre qui agresse d'autres passagers pourra être **considéré** comme un accident au regard de la Convention de Varsovie et de Montréal, et ainsi entraîner la responsabilité du transporteur aérien⁵⁷⁷.

Le passager doit également assurer la garde des bagages à main, et veiller à ce qu'ils ne causent pas de dommages à d'autres passagers. Le transporteur aérien n'est responsable de la perte ou de la détérioration des bagages non enregistrés qu'en cas de faute avérée de sa part ou de ses préposés⁵⁷⁸.

Les obligations du transporteur aérien et de son passager s'inscrivent dans une dynamique de réciprocité, qui caractérise la nature synallagmatique du contrat de transport aérien de personnes.

Il est important de s'intéresser au contenu contractuel afin de pouvoir affirmer ou infirmer l'existence d'un équilibre contractuel entre le transporteur aérien et son passager.

Le passager aérien peut lors de l'exécution du contrat invoquer le droit de la consommation. Le contrat de transport étant par essence déséquilibré, le droit commun des contrats permet également une protection du passager aérien lors du paiement du prix. Cependant certaines obligations du passager sont insensibles à sa qualité de consommateur. Il doit s'informer par ses propres moyens sur les exigences administratives, il est soumis à des règles de discipline qui ne peuvent être atténuées en raison de sa situation de partie faible. Il existe des limites à cette sur-protection du passager qui doivent être présentées afin d'éviter d'infantiliser le voyageur.

Cependant, le passager reste impuissant face aux dispositions contractuelles du transporteur aérien ; il convient de voir comment la pratique tend à réduire le déséquilibre contractuel.

2§ L'encadrement des clauses limitatives de responsabilités et la consécration des clauses abusives dans le contrat de transport aérien de personnes

Cette partie va concrétiser la problématique entourant la qualité de consommateur du passager aérien. La jurisprudence va relever que certains clauses usuelles dans le transport aérien affectent l'équilibre contractuel. La consécration des clauses abusives dans le contrat de

⁵⁷⁷ Guy SCHRENZEL, op., cit, p.232

⁵⁷⁸ Article 22-3 de la Convention de Montréal.

transport aérien de personnes offre au passager le statut définitif de consommateur (A), mais la pratique est allée plus loin en opérant un contrôle des clauses limitatives de responsabilité à travers leurs assimilations à des clauses abusives (B).

A. La présence de clauses abusives dans les contrats de transport aérien de personnes

Le contrat de transport aérien de personnes est un contrat d'adhésion. Il s'agit d'un contrat dans lequel une partie ne fait qu'adhérer à une convention préparée par l'autre⁵⁷⁹, ce qui affecte le principe de l'autonomie de la volonté que l'on avait consacré au travers du consensualisme du contrat de transport aérien.

Le passager adhère à l'offre du transporteur aérien sans pouvoir négocier les clauses contractuelles contenues dans le contrat de transport aérien. C'est dans cette perspective qu'il est important d'envisager la présence des clauses abusives dans le contrat de transport aérien de personnes.

La clause abusive est une clause imposée par une partie, en situation de position dominante, à une autre partie en dépendance économique, provoquant un déséquilibre contractuel significatif entre les droits et les obligations des parties⁵⁸⁰.

Le droit français reconnaît l'existence de la clause abusive à l'article L.132-1 du code de la consommation. Par ailleurs, le législateur français s'est également doté d'un organe particulier chargé de collecter et d'identifier ces clauses. La Commission des clauses abusives émet des recommandations et des avis, qui font ensuite l'objet d'un décret du Conseil d'État qui édite une liste des clauses réputées abusives. Par ailleurs, le juge a le pouvoir de constater l'existence d'une clause abusive en dehors de la liste ou des recommandations.

Les clauses abusives sont l'expression suprême de la politique de protection des consommateurs. Le passager ayant été mis au rang de consommateur, il est important de voir si cette protection du consommateur au travers des clauses abusives peut bénéficier au contrat de transport aérien de personnes.

1. Les clauses de non garantie des horaires

⁵⁷⁹ Alain BENABANT, *Droit civil, les obligations*, Montchrestien, 10ème éd, 2005, p.18 n°26.

⁵⁸⁰ Guy RAYMOND, *op.*, cit, p.229 n°449

Les conditions générales de transport des compagnies aériennes contiennent pour la plupart des clauses de non garantie des horaires. Elles prennent la forme suivante : « *les vols et les horaires de vol indiqués dans les indicateurs horaires n'ont pas de valeur contractuelle et ont uniquement pour vocation d'informer le passager des vols proposés par le transporteur. Ces indicateurs horaires ne sont pas définitifs et sont susceptibles d'être modifiés après la date de leur publication* »⁵⁸¹.

Longtemps, ces clauses furent considérées comme parfaitement valables par les juges français quand le retard n'était pas trop important⁵⁸².

Les juges français ont considéré ces clauses comme parfaitement valable lorsque le passager est en présence d'un retard léger. Ainsi la cour de Cassation est allée jusqu'à casser une décision du tribunal d'instance qui avait attribué 250 euros au titre de dommages-intérêts à un passager qui avait subi un retard de 2h15⁵⁸³.

Mais ce qui est consternant, c'est la façon de la clause évince les horaires de tout cadre contractuel. Laurent Leveneur ajoute qu'il est tout à fait compréhensible de ne pas garantir les horaires, mais de là à leur retirer tout valeur contractuelle, cela ne **correspond pas à la réalité**. Le transporteur a une obligation de diligence quant aux horaires indiqués⁵⁸⁴.

Cette jurisprudence n'a pas perdurer dans le temps. La juridiction de proximité de Montreuil-sous Bois du 3 mars 2008 a estimé que « *la clause de non-garantie de retard stipulée dans les conditions générales de vente que la société C invoque pour dénier sa responsabilité, est abusive en ce qu'elle est contraire aux dispositions combinées des articles 1^{er} et 23 de la loi du 13 juillet 1992, il y a donc lieu de la réputer non écrite* »⁵⁸⁵.

Très récemment, le Tribunal de grande Instance de Paris a confirmé le caractère illicite et abusif de cette clause, qui tend à exonérer le transporteur de sa responsabilité de respecter les horaires⁵⁸⁶.

En l'espèce, la compagnie aérienne Easyjet stipulait que « *nous ferons notre possible pour vous transporter sans retard, vous et vos bagages, et, sous réserve de l'article 10.2(c), pour respecter les horaires de vol publiés à la date de votre voyage. Les vols indiqués dans les horaires ou ailleurs ne sont pas garantis et ne font pas partie du contrat de transport* ». En

581 Article 11.1 des conditions générales de transport d'Air France.

582 Isabelle BON-GARCIN, op., cit, *Droit des transports*, p.458 n°498.

583 Cass. 1^{re} civ., 5 juill. 2005, arrêt n° 1111 F-P+B, Sté Air France c/ M. : [Juris-Data n° 2005-029320](#)

584 Laurent LEVENEUR, *Billet d'avion : horaires non garantis, mais vraiment hors contrat ?*, Contrats Concurrence Consommation n° 12, Décembre 2005, comm. 200

585 Tribunal d'instance de Montreuil sous Bois du 3 mars 2008, disponible sur le site <http://www.clauses-abusives.fr/juris/jpm080303.pdf>

586 Tribunal de Grande Instance de Paris 31 janvier 2012 n°09/08186, UFC-Que Choisir c/ Société EasyJet Airline Company Limited, voir ég. Communiqué de l'association UFC-que choisir ; La lutte contre les clauses abusives décolle enfin... du 31 janvier 2012, <http://www.quechoisir.org/transport/transport-aerien>.

effet, la formulation de cette clause est ambiguë ce qui n'offre pas une sécurité suffisante pour les passagers aériens⁵⁸⁷.

Afin de faire cesser ces pratiques, le TGI de Paris a exigé la modification des clauses, avec une astreinte de 150 euros par jour et par clause, sachant que la juridiction a relevé 23 clauses abusives⁵⁸⁸. La reformulation actuelle de cette clause n'est guère satisfaisante, Easyjet stipule que « *Sauf en cas de faute lourde de notre part, nous ne serons pas responsables des erreurs ou omissions pouvant affecter nos horaires publiés. Seuls les dates ou horaires mentionnés à la réservation que Vous avez effectuée ou dont vous bénéficiez font foi des conditions du contrat de transport* »⁵⁸⁹. Les horaires ont désormais une valeur contractuelle, mais le transporteur aérien tente toujours de limiter sa responsabilité en cas de faute lourde.

L'action en justice intentée par UFC-Que Choisir a ses limites, il serait plus approprié d'inscrire cette clause dans la liste des clauses abusives. Mais l'idéal serait bien évidemment un règlement communautaire qui interviendrait dans le cadre de la protection des intérêts des consommateurs en interdisant l'usage des clauses de non garantie des horaires dans les contrats de transport aérien de personnes⁵⁹⁰.

2. La collecte des frais liés à l'application de la réglementation européenne

Le règlement n°261/2004 concernant l'indemnisation des passagers en cas de retard et d'annulation de vol semble donner des sueurs froides aux compagnies aériennes. Certaines ont choisi de prélever directement sur les billets un montant forfaitaire en prévision de l'indemnisation des passagers au regard de cette disposition. Le centre européen des consommateurs a révélé la pratique d'une compagnie aérienne, qui prenait 2 euros par billet en raison de son obligation d'appliquer le règlement. La compagnie a choisi de répartir le risque sur l'ensemble des passagers aériens qui utiliseront leurs aéronefs. En effet, Easyjet prévoyait dans l'article 5.2 des conditions générales de transport que « *Tous frais, taxes ou redevances imposés par un gouvernement, une autre autorité ou le gestionnaire d'un aéroport, que nous sommes obligés de collecter auprès de vous ou de payer pour vous et votre vol, seront à votre charge en plus de nos tarifs (..) Ils sont en constante évolution et*

587 Condamnation d'une compagnie aérienne pour clauses abusives, Bulletin Rapide de droit des affaires du 30 avril 2012, p.11 n°18.

588 TGI Paris 31 janvier 2012, op., cit.

589 Article 15.1 des conditions générales de transport d'Easyjet.

590 Projet de résolution de la Commission européenne, concernant l'établissement d'une liste noire des clauses abusives propres au secteur du transport aérien, le 28 février 2012, Isabelle SMETS « *Les députés veulent renforcer les droits des passagers aériens* », europolitiques du 28 février 2012, <http://www.europolitique.info/>

peuvent être créés (ou augmentés) après la date de confirmation de votre réservation, auquel cas vous serez obligé(e) d'acquitter le montant correspondant avant votre départ. Si vous ne payez pas, vous risquez de vous voir refuser l'embarquement. Vous nous autorisez à déduire lesdits frais de votre carte de débit/crédit utilisée pour votre réservation ».

La compagnie s'autorise à prélever ces sommes même après la réservation, cette possibilité est créatrice d'une véritable insécurité juridique. Car le paiement n'est pas définitif et libératoire il pourra être revu à la hausse et être exigible de nouveau avant l'embarquement, voire être débité sur la carte bleue du passager. Cette clause donne le droit à Easyjet de prélever les sommes qu'elle souhaite, ce qui conduit à rendre le billet low-cost plus cher que le prix d'un vol sur une compagnie classique. Le TGI de Paris a considéré cette clause comme abusive, mais la question du procédé utilisé par Easyjet pour collecter de manière systématique sur chaque billet une somme forfaitaire pour l'application du règlement n'a pas été évoqué. Cette mutualisation du risque s'apparente à une assurance, or la compagnie aérienne ne dispose pas de cette compétence, de plus son objet social est le transport aérien de personnes et non l'assurance.

Le Tribunal de Paris a mis en lumière l'existence de 23 clauses abusives ou illicites dans les conditions générales de transport d'Easyjet⁵⁹¹. Certaines d'entre elles tentent de limiter la responsabilité du transporteur aérien.

B. Les clauses limitatives de responsabilité dans les contrats de transports aérien de personnes

1. La place des clauses limitatives de responsabilité dans le contrat de transport aérien de personnes

a) La prohibition des clauses de non-responsabilité

Ce sont des clauses qui supposent la faute contractuelle établie, elles fixent par exemple le montant maximum des dommages-intérêts qui seront alloués. Les clauses de non-responsabilité exonèrent quant à elle le débiteur de l'obligation inexécutée de sa responsabilité.

Les clauses de non-responsabilité dans les contrats de transport aérien de personnes ont existé, la loi de 1924 sur la navigation aérienne permettait au transporteur de s'exonérer par une

⁵⁹¹ TGI Paris 31 janvier 2012, op., cit.

clause expresse « *de la responsabilité qui lui incombe à raison des risques de l'air et des fautes commises par toute personne employée à bord dans la conduite de l'appareil qu'il s'agisse des voyageurs ou des marchandises* »⁵⁹². Le législateur français avait assorti cette faculté de conditions ; le transporteur doit inscrire cette clause de manière expresse dans le billet de transport, de plus il doit mettre à disposition des passagers un appareil en excellent état de navigabilité et avec un personnel navigant qualifié, dernière exigence le passager aérien doit être clairement pris connaissance de cette clause⁵⁹³. L'existence d'un appareil en bon état de navigabilité offre au transporteur aérien une présomption de non responsabilité, le passager devait prouver dès lors la faute du transporteur aérien. Le passager était présumé avoir pris connaissance de la clause lors de la remise du billet de transport qui comporte l'inscription de la dite clause⁵⁹⁴.

La Convention de Varsovie interdit expressément toute clause d'exonération. En effet l'article 22 dispose que « *Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente Convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention* » L'article 26 de la Convention de Montréal reprend cette disposition mot pour mot, elle ne procède à aucune modification. Maurice le Goff estimait que cette clause ne pouvait exister dans un contrat de transport aérien dans la mesure où le transporteur est responsable de plein droit des dommages causés tant aux personnes qu'aux biens transportés⁵⁹⁵. La coexistence des clauses de non-responsabilité avec le principe de responsabilité de plein droit était antinomique, mais pourtant c'est ce qui s'est passé entre la loi de 1929 sur la navigation aérienne et la loi de 1957 sur la responsabilité du transporteur aérien, qui renvoie à l'application de la Convention de Varsovie.

b) L'encadrement conventionnel des clauses limitatives de responsabilité

Les clauses de non-responsabilité sont prohibées, contrairement aux clauses limitatives de responsabilités qui sont autorisées par les deux conventions. La Convention de Montréal admet qu'un *transporteur peut stipuler que le contrat de transport peut fixer des limites de responsabilité plus élevées que celles qui sont prévues dans la présente convention, ou ne comporter aucune limite de responsabilité*⁵⁹⁶. Le système actuel est une responsabilité du transporteur aérien de plein droit jusqu'à 113 000 DTS dans la Convention de Montréal. Avant

⁵⁹² Loi de 1924 sur la navigation aérienne, article 42-112.

⁵⁹³ Daniel LUREAU, op., cit, 1961, p.61-62, n°126-127.

⁵⁹⁴ Ibid, p.63 n°128.

⁵⁹⁵ Maurice LE GOFF, *Manuel de droit aérien privé*, op., cit, p.120 n°203.

⁵⁹⁶ Article 25 de la Convention de Montréal.

la réforme, des compagnies aériennes avaient décidé d'augmenter les plafonds d'indemnisation dans leurs conditions générales de Transport, ce mouvement avait accéléré le processus conventionnel⁵⁹⁷.

Donc les compagnies peuvent aménager de manière conventionnelle le montant des plafonds d'indemnisation mais seulement à la hausse. La forte médiatisation des accidents aériens a conduit une compagnie d'assurance à proposer une couverture pour les passagers aériens en cas d'accident ou d'attentat à bord d'un aéronef⁵⁹⁸. Cette éventualité avait été suggérée par Maurice le Goff, il affirmait que le passager est le mieux placé pour estimer le prix de sa propre vie. Il est donc possible pour un passager de contracter une assurance complémentaire avec une prime d'assurance qui sera à sa charge. Selon lui, cette assurance est nécessaire car la Convention de Varsovie avec le système de la responsabilité limitée laisse une trop grande partie du risque à la charge du passager.

L'absence de clause limitative de responsabilité veut dire que la compagnie se réfère aux plafonnements des conventions internationales. Les compagnies qui renoncent aux limitations doivent le faire par le biais d'une stipulation expresse.

2. L'assimilation de la clause limitative de responsabilité à une clause abusive

a) Le débat doctrinal sur la proximité entre la clause abusive et la clause limitative de responsabilité

La clause limitative de responsabilité qui fixe des limitations inférieures aux conventions internationales en vigueur est nulle et sans effet, elle n'affecte pas l'existence et la validité du contrat de transport aérien de personnes. Comme pour la clause abusive, la clause limitative de responsabilité illicite est réputée non écrite, c'est-à-dire qu'elle est écartée par le juge purement et simplement. La Cour de Cassation dans la célèbre affaire Chronopost a amputé la clause litigieuse, ce qui conduisait à appliquer le droit spécial des transports pour assurer une indemnisation du préjudice subi au regard des plafonds légaux de réparation⁵⁹⁹.

Geneviève Viney a mis en lumière l'impact du contrôle des clauses abusives sur la validité des clauses restrictives de responsabilité⁶⁰⁰. En effet, les clauses limitatives de responsabilité

597 cf supra partie

598 Emilie GARDES, *Flightinsurance, l'assurance accident d'avion*, 16 juillet 2012, <http://www.news-assurances.com/>

599 Com., 9 juillet 2002, Dalloz 2003, p.457 note Denis MAZEAUD, cf ég., François TERRE, Laurent AYNES, *Droit des obligations*, op., cit, p.631, n°619

600 Geneviève VINEY, *Les effets de la responsabilité*, op., cit, p.406 n°192

lorsqu'elles sont stipulés par un professionnel et pour son profit, sans qu'une contrepartie soit prévue au profit du consommateur, sont susceptibles de « *créer un déséquilibre significatif entre les droits et les obligations des parties au contrat* » selon la définition de la clause abusive.

La commission des clauses abusives a considéré que les clauses limitatives de responsabilité qui n'étaient pas assorties d'une contrepartie spécifiée au contrat, doivent être dénoncées comme des clauses abusives⁶⁰¹. Le contrôle des clauses abusives s'opère uniquement dans les rapports entre professionnel et non professionnel ou consommateur⁶⁰².

Les clauses limitatives de responsabilité sont contrôlées par le juge qui les déclare inopérantes ; contrairement aux clauses abusives, la qualité du cocontractant est indifférente. Ce qui compte, c'est la soustraction à une obligation essentielle, ou un plafonnement en deçà des limites légales. Plusieurs pays ont choisi d'opérer un contrôle des clauses abusives profitant à tout contractant indépendamment de sa qualité de professionnel ou de consommateur. Rappelons que l'avant projet Catala était allé dans ce sens.

Malgré ces inconvénients le contrôle des clauses abusives permet de dénoncer les clauses limitatives de responsabilité illicites.

b) Le contrôle des clauses abusives bénéficiant aux clauses limitatives de responsabilité : l'exemple de la décision du TGI de Paris du 31 janvier 2012 UFC-que-Choisir c/ Easyjet

Nous allons étudier trois clauses limitatives de responsabilité qui ont été relevées par le tribunal comme illicites.

La première concerne les cas où la société Easyjet agit comme un mandataire, c'est à dire comme un intermédiaire de voyage. L'article 13 des conditions générales dispose que « *si, dans le cadre de l'exécution du contrat de transport aérien, nous acceptons de prendre des dispositions, par le biais de tiers, pour vous fournir des services supplémentaires, nous ne serons que votre mandataire et nous n'aurons envers vous aucune responsabilité, sauf en cas de négligence de notre part* ». Cette clause est clairement une clause de non-responsabilité, le transporteur ne pourra être engagé qu'en cas de négligence. Or nous avons vu précédemment que la responsabilité des agences de voyages est de plein droit, avec une obligation d'information renforcée.

Cette clause vise à exonérer le transporteur aérien pour son activité d'intermédiaire de voyage,

⁶⁰¹ Ibid, p.467.

⁶⁰² Article L.132-1 alinéa 1er du code de la consommation, notion précédemment étudiée, que cette vision est trop réductrice, car grand nombre de passage utilise l'avion pour les déplacements professionnels.

ce qui est contestable, et crée véritablement un déséquilibre contractuel au profit d'Easyjet. C'est pour cette raison que le tribunal a considéré cette clause comme abusive.

La seconde clause est particulièrement étonnante dans sa rédaction. Easyjet estime que sa « *responsabilité ne pourra excéder des dommages-intérêts et compensations raisonnables. Nous dégagerons en outre notre responsabilité pour des dommages indirects ou consécutifs, de quelque nature qu'ils soient et quelle que soit la façon dont ils se sont produits* ». La compagnie semble se limiter aux plafonnements prévus par la Convention de Montréal, ce qui n'est pas illicite comme nous l'avons évoqué précédemment. Mais ce qui a un caractère abusif concerne le refus d'indemnisation des « *dommages indirects ou consécutifs* ». La compagnie n'est pas en mesure d'éliminer les dommages qui sont indemnisables, le principe de réparation intégrale est devenu une notion quasi d'ordre public⁶⁰³. Par ailleurs, nous avons eu l'occasion de traiter de la question de l'obligation de sécurité de résultat contenue dans le contrat de transport aérien de personnes. Par cette clause, la compagnie attend clairement se soustraire à cette obligation, car les dommages indirects ou consécutifs ne sont pas définis ils peuvent dès lors contenir des dommages physiques. Le transporteur n'est pas en mesure de se soustraire à son obligation de sécurité par une stipulation contractuelle⁶⁰⁴. Mais plus globalement, cette clause entre en contradiction avec la Convention de Varsovie qui prohibe les clauses d'exonération de responsabilité.

Dernière clause limitative de responsabilité, révélé par le TGI de Paris, Easyjet a décidé d'étendre les exclusions ou limitations dont elle bénéficie à ses agents, employés et représentants et au propriétaire de l'avion utilisé par Easyjet, ainsi qu'aux agents, employés et représentants de ce propriétaire. Ainsi, la compagnie stipule que « *le montant global recouvrable auprès des personnes susmentionnées ne pourra excéder la limite du montant de notre responsabilité* ».

Dans le cadre des contrats de sous-traitance, le sous-traitant a la possibilité d'invoquer les exceptions et limitations de responsabilité dont bénéficie celui qui sous-traite. La convention de Montréal dispose dans son article 30§1 que « *si une action est intentée contre un préposé ou un mandataire du transporteur à la suite d'un dommage visé par la présente convention, ce préposé ou mandataire, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des conditions et des limites de responsabilité que peut invoquer le transporteur en vertu de la présente convention* ». Or la stipulation d'Easyjet n'a pas précisé les conditions

603 Cf supra sur la réparation intégrale du préjudice corporel.

604 François TERRE, Laurent AYNES, *Le droit des obligations*, op., cit, p.629, n°615, « *l'intégrité physique est une matière d'ordre public* ».

dans lesquelles, le mandataire ou le préposé pouvait bénéficier des limites de responsabilité. En effet, ces derniers doivent prouver qu'ils ont bien agi dans l'exercice de leurs fonctions. Cette clause est illicite dans la mesure où elle étend le bénéfice des exceptions et des limitations de responsabilité au préposé ou mandataire qui ont agi en dehors de leurs fonctions, ce qui constitue une insécurité juridique considérable pour les passagers aériens empruntant la compagnie Easyjet.

Le contrôle des clauses abusives a permis au TGI de Paris de mettre en lumière les pratiques illicites de la compagnie Easyjet en matière de clause limitatives de responsabilité. L'assimilation des clauses abusives aux clauses limitatives de responsabilité concerne l'effet donné à ses dispositions, qui sont réputées non écrites et qui permettent la survivance du contrat de transport.

Par ce procédé, qui relève de la pratique du droit de la consommation, on constate une protection renforcée du juge à l'égard du passager aérien.

Le contrat de transport est une source de la responsabilité du transporteur aérien. Le droit communautaire a choisi de protéger le passager aérien avec les mécanismes du droit de la consommation. Il paraît évident que le passager est un consommateur, mais le contrat de transport aérien de personnes garde ses spécificités, il n'est pas assimilable à un contrat de consommation. Le droit de la consommation intervient comme un support à certains moments de la formation et de l'exécution du contrat de transport. Le droit de la consommation vient de manière subsidiaire compléter la protection du passager aérien. Le législateur communautaire a érigé le passager en consommateur sans pour autant transformer le contrat de transport. Cette confusion ne permet pas de mettre le contrat de transport aérien dans la classification des contrats de consommation. Mais il est évident que la pratique profite de ce mélange des genres pour mettre le passager dans la catégorie des consommateurs.

Dans ce titre premier, nous avons délimité l'ensemble des sources applicables à la responsabilité du transporteur aérien. Les sources sont hiérarchisées et complémentaires, elles s'articulent de manière dynamique entre elles pour former des combinaisons. Le droit communautaire est le lieu de l'expérimentation du droit applicable à la responsabilité du transporteur aérien. Dans une approche prospective, il est permis de dire que le futur droit conventionnel sera fortement communautarisé. Le législateur communautaire est en constante recherche de perfectionnement de sa réglementation. Il ne semble jamais satisfait du droit

applicable au transport aérien, ce pragmatisme rend l'apport du droit communautaire indispensable à la protection du passager aérien. Il est le seul à prendre en considération les mutations du secteur pour élaborer une réglementation adaptée aux besoins des passagers et des transporteurs aériens.

Le droit national souhaite également entrer dans ce mouvement ; même de manière subsidiaire, il apporte des évolutions indéniables en matière de protection des victimes.

Le contrat de transport aérien de personnes est le lien originel entre le transporteur aérien et son passager. Il a subi de profondes mutations, mais au-delà, il a permis de comprendre que cette qualité du passager aérien consommateur réside dans sa perception par le législateur communautaire plus que par la nature du contrat de transport. Le passager aérien possède les attributs du consommateur, mais le contrat de transport ne devient pour autant un contrat de consommation. Le droit de la consommation intervient de manière subsidiaire.

Le second titre va s'intéresser aux dommages que peuvent subir les passagers lors de l'exécution du contrat de transport. Il s'agira de mettre en mouvement ces sources, à travers la problématique suivante : quels sont les résultats produits par l'application combinée de ces normes pour chacun des postes de responsabilité ?

Titre 2 : Les dommages subis par le passager aérien lors de l'exécution du contrat de transport

Le droit conventionnel a édicté trois chefs de responsabilité du transporteur aérien à l'égard de son passager. Afin de mieux cerner la dynamique des sources, il convient de s'intéresser à chacun des postes de responsabilité.

Le premier réflexe d'un passager à l'aéroport est de vérifier sur les écrans si son vol est à l'heure. Le retard dans le transport aérien de personnes n'est pas défini par le droit conventionnel. Le droit communautaire a instauré une réglementation innovante et pragmatique en phase avec les nouvelles exigences des passagers. L'intérêt est de montrer le rôle important de la jurisprudence communautaire dans l'application cumulative du droit conventionnel et du règlement n°261/2004. Le retard est à dissocier des situations générant du retard ; le droit communautaire a élaboré une distinction aboutie entre ces événements. Le retard peut être subi collectivement par les passagers, comme en cas d'annulation de vol, ou les affecter de manière individuelle, comme par exemple en cas de refus d'embarquement. Le droit communautaire a édicté des mesures standardisées d'assistance et d'indemnisation. Il conviendra d'expliquer ces dispositifs et les perfectionnements envisagés par le législateur européen. (Chapitre 4).

La responsabilité du transporteur aérien en cas d'accident replace le droit conventionnel au centre de toutes les attentions. L'exclusivité des conventions est plus que jamais réaffirmée par la jurisprudence internationale. Mais cette élévation du droit conventionnel est mise à mal par la pratique de certains tribunaux, qui n'hésitent pas mettre à l'écart la Convention au profit du droit interne. Le risque de dispersion du droit conventionnel est tempéré par les différents renvois du droit communautaire et du droit interne à la primauté de la Convention. La responsabilité du transporteur aérien est une responsabilité objective. Elle met fin à toute limitation financière en cas de lésion corporelle ou de décès du passager. L'absence de définition de la notion d'accident suscite toujours autant d'interrogation.

Mais le droit conventionnel opère un renvoi implicite au droit interne pour la détermination des postes de préjudices. Dans le cadre de la complémentarité des sources, il est important d'avoir une approche combinée du droit interne français, qui consacre le principe de

réparation intégrale et l'application du droit conventionnel. (Chapitre 5).

Le passager aérien voyage avec ses effets personnels. Le droit conventionnel a instauré des régimes de responsabilité différents en fonction de la destination du bagage. L'apport du droit communautaire est minimaliste en matière de bagages, mais la jurisprudence de la CJUE a permis une interprétation renouvelée de la réparation due pour les dommages aux bagages. L'étude de cette responsabilité nous conduira à souligner l'importance des réglementations de l'IATA et des conditions générales de transport qui viennent combler les lacunes du droit communautaire et conventionnel, peu intéressés par cette partie de la responsabilité du transporteur aérien. (Chapitre 6).

Chapitre 4 : La responsabilité du transporteur aérien pour retard

Le droit conventionnel ainsi que la réglementation reconnaissent l'existence d'une responsabilité du transporteur aérien en cas de retard. L'obligation de célérité est une obligation essentielle du contrat de transport aérien. Le choix des passagers de se porter sur ce mode de transport repose sur cette volonté de réduire le temps de trajet.

Le retard est une notion large qui englobe un certain nombre de situations, le retard et les circonstances qui engendrent du retard. En effet, le retard peut être la cause du dommage mais également la conséquence d'autres événements. C'est le cas de l'annulation de vol, du refus d'embarquement et surbooking, le contrat de transport n'est pas exécuté ce qui entraîne du retard dans la réalisation du voyage.

Le passager aérien peut être face à quatre situations : le retard, l'annulation de vol, le surbooking et le refus d'embarquement. Le retard et l'annulation affectent les passagers de manière simultanée et collective, d'où la mise en place d'une réglementation qui systématise la prise en charge, l'assistance et l'indemnisation des passagers. Les dommages que subissent les passagers trouvent leur origine dans un même événement. (Section 1).

Le passager peut être seul à subir le retard ou avec quelques passagers, le vol a bien eu lieu, mais il n'a pu embarquer à bord de l'aéronef ; c'est le cas lors d'une surréservation ou quant il se voit opposer un refus d'embarquement. (Section 2).

Section 1 : Le retard et les situations entraînant collectivement un retard pour les passagers aériens.

Il s'agit de s'intéresser à deux situations qui affectent les passagers d'un même aéronef ; le retard (1§) et l'annulation de vol (2§). Les sources applicables à ces deux événements ne sont pas les mêmes, mais surtout c'est à travers une étude de la pratique juridictionnelle que nous allons comprendre les associations possibles entre les normes.

1§ L'analyse matérielle du retard

Le retard est encadré à la fois par le droit conventionnel et le droit communautaire. L'utilité de ce paragraphe est de montrer l'imbrication et la complémentarité des dispositions afin de garantir un niveau élevé de protection aux passagers. Il sera important de soulever les lacunes que peut présenter une norme par rapport à une autre (A). Les normes ont une application dynamique si le juge le permet, l'objectif est de montrer comment la jurisprudence communautaire a permis l'amélioration des droits des passagers en cas de retard, au point de l'ériger en législateur (B).

A. La définition du retard au regard des textes en vigueur

1. Le retard dans le droit conventionnel

a) L'article 19 de la Convention de Montréal

L'article 19 de la Convention de Montréal dispose que « *le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises. Cependant, le transporteur n'est pas responsable du dommage causé par un retard s'il prouve que lui, ses préposés et mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il leur était impossible de les prendre* ».

Le retard est le fait d'arriver trop tard, c'est-à-dire après le moment fixé ou attendu⁶⁰⁵. Le billet de transport contient les heures de départ et d'arrivée, nous avons vu que les compagnies aériennes avaient inséré dans leurs conditions générales des clauses de non-garantie des horaires afin de se soustraire à leur responsabilité en cas de retard. Bien qu'elles aient été longtemps acceptées, ces clauses ont aujourd'hui l'aspect de clause abusive⁶⁰⁶.

Quant au contenu de cette disposition, elle reprend la même approche que l'article 19 de la Convention de Varsovie⁶⁰⁷. La nouveauté résulte dans la possibilité pour le transporteur de

⁶⁰⁵ La nouvelle édition du Petit Robert, la langue française, p.2200

⁶⁰⁶ Cf partie sur les clauses de non garantie des horaires, clauses abusives. TGI de Paris 31 janvier 2012.

⁶⁰⁷ Article 19 de la Convention de Varsovie, « Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises ».

s'exonérer s'il prouve qu'il a pris toutes les mesures raisonnables pour éviter la survenance du dommage. Par ailleurs, la Convention étend cette exonération à ses préposés et mandataires. Il s'agit de la retranscription littérale de l'article 20 de la Convention de Varsovie concernant la responsabilité du transporteur aérien cas d'accident⁶⁰⁸. Mais cette glose de l'article 19 de la Convention de Montréal n'apporte aucune définition du retard. En effet, les travaux préparatoires avaient mis en lumière des divergences d'opinion trop importantes pour permettre une définition de la notion de retard. La définition du retard est donc laissée à l'appréciation des droits internes, mais plus généralement, elle sera soumise à l'analyse des juges⁶⁰⁹.

Le droit conventionnel affirme par cet article que le retard n'est pas un dommage et la responsabilité du transporteur aérien ne sera reconnue que si le retard génère un dommage.

b) Les lacunes considérables de l'article 19 de la Convention de Montréal : la réitération des problèmes constatés lors de l'application de l'article 19 de la Convention de Varsovie

Cette disposition est beaucoup trop floue : quel est le retard indemnisable ? À partir de combien d'heures le transporteur est-il en retard ?

Mohamed Farid Elariny a présenté dans sa thèse, intitulée « *La responsabilité du transporteur aérien pour retard d'après l'article 19 de la Convention de Varsovie* », l'idée selon laquelle la responsabilité du transporteur aérien ne peut être engagée qu'en cas de retard anormal⁶¹⁰. Cette vision permettait d'accepter la validité des clauses de non-garantie des horaires. Car la jurisprudence estimait que la sécurité et les risques de l'air primaient sur l'obligation de ponctualité ou de célérité. Cette responsabilité pour retard anormal a été uniformisée par la jurisprudence ; en effet, un retard important rendait inefficace les stipulations contractuelles. Mohamed Farid Elariny explique que les tribunaux ont choisi au regard de l'article 23 de la Convention de Varsovie⁶¹¹ d'accepter les clauses de non-garantie des horaires si elle n'exonère pas le transporteur aérien en cas de retard anormal. Il s'agissait de tempérer la responsabilité pour retard du transporteur aérien, car à la lecture de l'article 19 de la Convention de Varsovie, la responsabilité du transporteur aérien existe s'il y a un retard et un dommage.

608 Michel G. FOLLIOT, *La modernisation du système varsovien de responsabilité du transporteur aérien*, RFDAS vol.212 1999, p.422.

609 Ibid.

610 Mohamed Farid ELARINY, *La responsabilité du transporteur aérien pour retard d'après l'article 19 de la Convention de Varsovie*, thèse 1970, p.50.

611 « Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente Convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention ».

La Convention de Montréal réitère cette lacune dans la formulation de la responsabilité. L'absence de définition et de qualification du retard rendent sa perception variable en fonction des tribunaux saisis, ce qui est une source supplémentaire d'insécurité juridique pour les passagers aériens.

Aujourd'hui la clause de non garantie est inefficace en raison du contrôle des clauses abusives sur les clauses limitatives de responsabilité⁶¹². Nous rejoignons la position de Laurent Chassot qui voit l'élimination de ces stipulations en raison du droit commun, qui est beaucoup plus efficace que le recours à l'article 26 de la Convention de Montréal⁶¹³.

2. Le retard selon le droit communautaire

a) L'article 6 du règlement n°261/2004 et la notion de retard important

L'article 6 du règlement n°261/2004 donne une définition du retard important avec une approche pragmatique. En fonction de la distance à parcourir, le retard ne sera pas le même. L'Union européenne a choisi de donner une amplitude différente en fonction des kilomètres entre le point de départ et d'arrivée. L'article 6§1 dispose que « *lorsqu'un transporteur aérien effectif prévoit raisonnablement qu'un vol sera retardé par rapport à l'heure de départ prévue : a) de deux heures ou plus pour tous les vols de 1 500 kilomètres ou moins, ou b) de trois heures ou plus pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1 500 km et pour tous les autres vols de 1 500 à 3 500 km, ou c) de quatre heures ou plus pour tous les vols qui ne relèvent pas des points a) ou b* ».

Le droit communautaire procède à une innovation en matière de calcul du retard. En effet, traditionnellement le retard du transporteur aérien était interprété comme signifiant une arrivée tardive des passagers sur leurs lieux de destination. L'article 19 de la Convention de Montréal qui est dans la lignée l'article 19 de la Convention de Varsovie, suppose que le déplacement ait été accompli dans de mauvaises conditions et que l'arrivée à destination s'est faite au delà de l'instant auquel elle aurait du se produire⁶¹⁴.

612 Chapitre 3, 2§.

613 Laurent CHASSOT, *les sources de la responsabilité du transporteur aérien international entre conflit et complémentarité*, op., cit, p.232 n°732

614 Vincent GRELLIERE, *La responsabilité du transporteur aérien international*, op., cit., p.194-195.

b) La différence de conception du retard entre le droit communautaire et le droit conventionnel

Pourquoi une divergence dans la conception du retard entre le droit conventionnel et le droit communautaire ?

Le droit conventionnel envisage une responsabilité du transporteur aérien pour les dommages qui résultent du retard. Le droit communautaire considère le retard comme le dommage. Dès lors qu'il y a un retard, le transporteur a commis un manquement à son obligation de célérité, indépendamment de l'existence d'un dommage consécutif au retard.

Deuxième remarque, le retard à l'arrivée correspond à une réparation du dommage ultérieurement à sa survenance. Le retard au départ voulu par le droit communautaire s'inscrit dans une démarche de prise en charge et d'assistance des passagers pendant la période de retard. Le droit conventionnel permet la revendication de droit après la consommation du retard, le droit communautaire quant à lui intervient afin d'offrir des droits aux passagers pendant le retard.

La jurisprudence française a une approche globale, elle prend en compte le retard tant à l'arrivée qu'au départ. Car un retard au départ peut produire un retard considérable à l'arrivée, c'est le cas notamment quand un retard au départ empêche le passager de prendre une correspondance, qui le contraint à attendre des heures pour obtenir un nouveau vol⁶¹⁵.

Laurent Chassot aspire à l'extension de cette conception du retard au départ sur le fondement de l'article 19 de la Convention de Montréal afin de pouvoir réparer les dommages liés à l'attente, c'est-à-dire des frais qui sont engagés par les passagers aériens⁶¹⁶. Selon l'article 3§1 du règlement n°261/2004, le champ d'application du présent règlement s'étend « *aux passagers au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité; aux passagers au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers et à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité, à moins que ces passagers ne bénéficient de prestations ou d'une indemnisation et d'une assistance dans ce pays tiers, si le transporteur aérien effectif qui réalise le vol est un transporteur communautaire* ». Donc la volonté d'extension de cette conception serait sans effet pour les passagers communautaires.

Il convient de relativiser la portée du règlement n°261/2004 pour les vols retardés provenant de pays tiers à destination de l'Union européenne. La jurisprudence de la CJCE Emirates du 10 juillet 2008 avait estimé que « *le règlement doit être interprété en ce sens qu'il ne s'applique*

615 Cass., civ. 1, 19 juin 2008, n°07-16-102, Air France c/ M. Madar,

616 Laurent CHASSOT, op., cit p.237, n°748.

pas à la situation d'un voyage aller-retour dans laquelle les passagers initialement partis d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du Traité CE, regagnent cet aéroport sur un vol au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers. Rappelons aussi que la circonstance que le vol aller et le vol retour fassent l'objet d'une réservation unique est sans incidence sur l'interprétation du règlement ». Philippe Delebecque relate une demande en interprétation d'un juge de proximité sur l'application du règlement n°261/2004 pour un vol de la compagnie Air Algérie, dont le passager avait effectué le vol aller sans aucun problème, mais le vol retour Annaba-Paris avait eu un retard important. Le passager avait raté sa correspondance SNCF, son préjudice était concret puisqu'il a dû engager des frais supplémentaires pour regagner son domicile à Vierzon⁶¹⁷. Air Algérie n'est pas un transporteur aérien communautaire, donc il n'est soumis au règlement n°261/2004 pour l'assistance et la prise en charge des passagers dans un pays extérieur à l'Union européenne.

Dans *cette espèce*, le passager peut se tourner vers la Convention de Varsovie (comme nous l'avions évoqué précédemment la Convention de Montréal n'a pas été signée par tous les États) pour espérer une indemnisation pour les dommages provenant du retard.

3. La complémentarité entre le droit conventionnel et le droit communautaire en matière de retard : L'arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes du 10 juillet 2006 IATA-ELFAA c/ Department for Transport

L'article 6 définit le retard important, mais il renvoie pour chacun des paliers de retard à des mesures d'assistance et de prise charge spécifiques. A partir de deux heures de retard, le passager a droit à des rafraîchissements et à des possibilités de restauration ainsi que le droit à des appels téléphoniques. A partir de cinq heures de retard, le passager a droit au réacheminement ou au remboursement de son billet. Si le départ est reporté au jour suivant, le passager doit disposer d'un hébergement à l'hôtel. Ces mesures d'assistance et de prise en charge sont dissociées du droit à indemnisation possible au regard de l'article 19 de la Convention de Montréal, car en effet, l'indemnisation forfaitaire du règlement n'est possible qu'en cas d'annulation.⁶¹⁸

L'arrêt IATA-ELFAA c/ Département de transport 10 juillet 2006 de la Haute juridiction communautaire a consacré la complémentarité des sources, et plus précisément l'absence de contrariété entre la Convention de Montréal et le règlement n°261/2004.

⁶¹⁷ Philippe DELEBECQUE, *Vol Air Algérie Paris-Annaba-Paris : le règlement passagers ne s'applique pas*, Revue de droit des transports n° 1, Janvier 2013, comm. 7.

⁶¹⁸ Article 6 du règlement n°261/2004 renvoie à l'article 7 sur l'indemnisation, l'article 8 sur le droit au réacheminement et l'article 9 sur l'assistance et la prise en charge des passagers.

Une des questions préjudicielles portait sur la contrariété entre l'article 19 de la Convention de Montréal et l'article 6 du règlement n°261/2004⁶¹⁹. Il est essentiel de comprendre les fondements de cette complémentarité des sources.

Dans sa décision, la Cour explique que les sources n'ont pas la même approche. Cette conception distributive conduit à consacrer la complémentarité de l'article 19 de la Convention et l'article 6 du règlement n°261/2004. En effet, le retard peut causer sur le plan général deux types de dommages ; un préjudice uniformisé, c'est-à-dire que tous les passagers vont subir les mêmes désagréments liés au retard : l'attente, les frais de bouche, les frais d'hébergements. Ces préjudices identiques peuvent être résolus de manière systématique à travers une assistance et une prise en charge des passagers dans l'attente. D'autres passagers vont subir des dommages individuels, qui doivent être étudiés au cas par cas⁶²⁰. Le droit communautaire intervient en amont du retard, dans la prise en charge du passager au moment où il est en situation de vulnérabilité. Le droit conventionnel vient achever cette protection en permettant une action en justice ultérieurement pour la réparation du dommage individuel à chaque passager. Cette complémentarité est d'autant plus nécessaire que tous les passagers victimes d'un retard ne vont pas saisir les tribunaux pour demander réparation. Le droit communautaire assure une fonction de régulation de la revendication des droits, car un passager pris en charge ne va pas forcément demander une réparation pour le retard subi. Pourtant certains auteurs ont vu dans ce règlement n°261/2004 un alourdissement des charges financières des compagnies aériennes. Florent Vigny estime que les mesures d'assistance et de prise en charge sont beaucoup trop onéreuses, et sans commune mesure avec le prix d'un billet de transport aérien au sein de l'Union européenne. Il souligne l'extrême sévérité du règlement avec les transporteurs aériens, alors qu'une *prise en charge immédiate et standardisée* » comme le souligne l'arrêt, peut désintéresser les passagers d'une action en justice lourde et coûteuse pour les compagnies aériennes.

Ce règlement s'inscrit dans la politique de protection des consommateurs initiée par l'Union européenne, rappelons que la Convention de Montréal a choisi également d'intervenir dans le cadre de cette exigence. Par ailleurs, l'article 13 du règlement permet aux compagnies aériennes qui ont indemnisé des passagers de se retourner contre les tiers responsables du retard, c'est-à-dire une agence de voyages, les sous-traitants qui sont en charge du traitement et de l'enregistrement des passagers et des bagages. Dans une décision récente de la CJUE, les juges ont rappelé les compagnies à l'ordre, en soulignant, « *que ces conséquences financières*

619 Cf supra partie sur la contrariété hypothétique chapitre 2

620 CJCE 10 janvier 2006, affaire C-344/04, *IATA-ELFAA C/ Department for transport*, RFDAS vol. 237 2006, p.56-80, point 43-44.

ne sauraient être considérées comme démesurées par rapport à l'objectif de protection élevée des passagers aériens et, d'autre part, que l'ampleur réelle des dites conséquences financières est susceptible d'être atténuée »⁶²¹. En effet, si les compagnies sont exonérées de l'indemnisation en cas de circonstances exceptionnelles, les passagers peuvent agir en justice contre les responsables identifiés du retard. Donc ce règlement ne consacre aucunement une responsabilité illimitée du transporteur aérien en cas de retard pour les vols entrant ou sortant de l'Union européenne. Mais nous allons voir comment le juge communautaire procède pour renforcer les droits des passagers en cas de retard.

B. Le renforcement des droits des passagers en cas de retard par la jurisprudence communautaire

1. L'arrêt de la CJCE du 15 novembre 2009 *Sturgeon et a c/ Condor*

a) La distinction entre le retard et l'annulation de vol

Il s'agit d'une affaire importante. Sept États membres sont intervenus en plus de la Commission et des parties. La Cour a décidé de joindre deux autres affaires afin d'apporter une réponse globale⁶²². Dans cet espèce, les faits sont simples mais leurs conséquences vont bouleverser la pratique des transporteurs aériens en cas de retard. Une famille avait réservé auprès de la compagnie Condor un vol aller-retour entre Francfort et Toronto, mais après les formalités d'enregistrement, elle fut informée de l'annulation du vol. Les personnes ont été hébergées à l'hôtel, le lendemain les passagers ont été accueillis et enregistrés au comptoir d'une autre compagnie aérienne. Les passagers constatent que le numéro de vol est identique à celui de la réservation, et que le vol sera effectué par la compagnie Condor. Les passagers ont demandé à la compagnie Condor une indemnisation au titre de l'annulation. La compagnie refuse prétextant que le vol n'a pas été annulé mais a subi un retard important, qu'au regard de la réglementation communautaire elle avait rempli son obligation d'assistance et de prise en charge en hébergeant les passagers à l'hôtel.

Le fait que le numéro de vol n'est pas été changé suffit-il à considérer que le vol n'a pas été annulé mais reporté ? A quoi correspond un numéro de vol ? Le numéro de vol est composé

⁶²¹ CJUE, gde ch., 26 févr. 2013, aff. C-11/11, *Air France c/ Folkerts*, RFDAS, n°265, 2013, p.80-89

⁶²² CJCE du 15 novembre 2009 *Sturgeon et a Affaires jointes C-402/07 et C-432/07*,

de deux lettres et quatre chiffres. Les lettres correspondent aux codes IATA qui sont attribués à chaque compagnie aérienne par exemple Air France dispose des initiales AF, Royal Air Maroc AT. Les chiffres correspondent à un créneau horaire de décollage, qui est valable tous les jours sur le même vol.

Le maintien du numéro de vol n'apparaît donc pas suffisamment justifié puisqu'il ne change pas quel que soit le jour. La Cour d'appel avait considéré que le vol n'avait pas été annulé, donc les passagers ne pouvaient prétendre à une indemnisation au titre du règlement communautaire.

Il s'agit de s'intéresser à l'éventualité que des passagers qui ont subi un retard très important puissent cumuler une indemnisation avec les mesures d'assistance et de prise en charge.

L'arrêt *Sturgeon* apporte une précision de taille dans la distinction entre le retard et l'annulation de vol. Pour cela, elle reprend la jurisprudence *Emirates Airlines* du 10 juillet 2008 qui amena des éclairages quant à la définition du vol. En effet, la Cour estime qu'il « convient d'interpréter la notion de «vol» au sens du règlement n° 261/2004 de telle manière qu'il consiste, en substance, en une opération de transport aérien, étant ainsi, d'une certaine manière, une «unité» de ce transport, réalisée par un transporteur aérien qui fixe son itinéraire⁶²³. En effet, l'itinéraire constitue un élément essentiel du vol, ce dernier étant effectué conformément à une programmation fixée à l'avance par le transporteur⁶²⁴. L'article 6 du règlement n° 261/2004 doit être interprété strictement, car « le législateur communautaire a retenu une notion de «retard de vol» qui n'est envisagée que par rapport à l'heure de départ prévue » et qui implique, par conséquent, que, postérieurement à l'heure de départ, « les autres éléments affectant le vol doivent rester inchangés »⁶²⁵.

Les autres éléments restés inchangés font référence au numéro de vol et à la compagnie aérienne. Ainsi, le vol est retardé au regard de l'article 6 du règlement n° 261/2004, « s'il est effectué conformément à la programmation initialement prévue et si l'heure effective de son départ est retardée par rapport à l'heure de départ prévue ». Ces deux conditions peuvent paraître logiques, mais le règlement n°261/2004 n'avait pas fourni cet effort de clarté. Les compagnies aériennes se retranchaient derrière un retard important afin d'éviter toute indemnisation au titre de l'annulation de vol.

Dans notre affaire, le vol a bien été retardé. La Cour entend clairement dissocier ces deux situations. Le retard, quelle que soit sa durée, ne peut être assimilé à une annulation au regard

623 CJCE arrêt du 10 juillet 2008, *Emirates Airlines*, C-173/07, Rec. p. I-5237, point 40)

624 CJCE du 15 novembre 2009 *Sturgeon* et a Affaires jointes C-402/07 et C-432/97, point 30.

625 Ibid point 31.

de la programmation initialement prévue. Cette définition porte préjudice aux passagers qui subissent les mêmes désagréments que les annulations. Afin d'éviter une inégalité de traitement, la Cour a choisi d'étendre le dispositif applicable en matière d'annulation aux passagers subissant un retard important.

b) L'assimilation du retard important à l'annulation de vol en matière d'indemnisation

La Cour met en avant la similitude des préjudices subis par les passagers dans l'annulation de vol et dans les cas de retard important. En effet, les passagers font face à un temps de transport plus important que celui qui avait été initialement fixé par le transporteur aérien. En matière d'annulation, les passagers acquièrent un droit à indemnisation lorsqu'ils subissent une perte de temps qui est égale ou supérieure à trois heures par rapport à la durée qui avait été prévue initialement par le transporteur⁶²⁶. Ce qui n'est pas le cas des passagers retardés, qui ne peuvent prétendre qu'aux mesures d'assistance et de prise en charge.

La Cour relève une inégalité de traitement entre les passagers dont le vol est retardé et les passagers subissant une annulation de vol alors que la situation est comparable dans les conséquences.

La Cour considère que dans « *l'hypothèse où les passagers de vols retardés n'acquerraient pas de droit à indemnisation, ceux-ci seraient traités d'une manière moins favorable bien qu'ils subissent, le cas échéant, une perte de temps analogue, de trois heures ou plus, lors de leur transport* »⁶²⁷.

Donc, un retard important de plus de trois heures ouvre le droit à une indemnisation au regard de l'article 7 du règlement n°261/2004.

Cette décision met la Cour de justice au rang de législateur, elle est allée au delà de la stricte interprétation des droits des passagers en offrant aux passagers retardés le bénéfice d'une indemnisation initialement prévue pour les annulations de vol. Aude Bouveresse parle d'une interprétation « *audacieuse* ». Cette remarque ironique illustre selon elle un véritable déni de justice, dans lequel la Cour s'est engouffré pour réécrire le règlement n°261/2004⁶²⁸.

N'aurait-il pas été plus judicieux d'envisager une action en réparation sur le fondement de l'article 19 de la Convention de Montréal, qui s'applique en cas de retard ?

Cette décision rend elle l'article 19 de la Convention de Montréal inopérant et inefficace, le

⁶²⁶ Article 5 §1.c ainsi que l'article 7 §1 du règlement n°261/2004

⁶²⁷ CJCE du 15 novembre 2009 *Sturgeon et a* Affaires jointes C-402/07 et C-432/07, point 30.

⁶²⁸ Aude BOUVERESSE *Interprétation des notions de retard et d'annulation* Europe n° 1, Janvier 2010, comm. 43

droit communautaire s'est-il arrogé une compétence exclusive en matière de retard. Qu'en est-il de la décision IATA-ELFAA c/ Department for Transport 10 juillet 2006 qui avait consacré la complémentarité de l'article 19 de la Convention de Montréal avec les dispositions de l'article 5, 6, 7 du règlement n°261/2004 ? Ces interrogations ne semblent pas avoir traversé l'esprit de la Cour dans la décision Sturgeon. Cet arrêt bien que extrêmement protecteur et favorable aux passagers aériens pose un réel problème dans l'agencement des sources applicables à la responsabilité du transporteur aérien.

Laurent Chassot considère qu'il y a eu une violation manifeste de l'article 19 de la Convention de Montréal⁶²⁹. Ce qui est regrettable, c'est l'absence d'analyse de la doctrine sur cette contrariété affirmée, et qui est opposable aux compagnies aériennes, qui devront désormais indemniser les passagers qui ont subi un retard supérieur à trois heures. Un avis du Comité économique et social européen s'étonnait de ne pas voir les compagnies aériennes informer les passagers de l'indemnisation en cas de retard de plus de trois heures⁶³⁰. Le règlement n°261/2004 fait l'objet régulièrement d'un rapport de la Commission sur son application. Le dernier rapport date du 11 avril 2011 et confirme que la pratique de Cour de justice nécessite pour interpréter une disposition du droit de l'UE, « *de prendre en considération non seulement son libellé mais aussi son contexte, les objectifs visés par les règles dont elle fait partie, et les motifs qui ont conduit à son adoption* »⁶³¹.

Cette approbation ouvre en réalité à la Cour la possibilité d'étendre au maximum la protection des passagers aériens.

2.L'arrêt de la CJUE du 23 octobre 2012 Nelson c/ Lufthansa⁶³²

a) La contrariété soulevée entre les articles 5 et 7 du règlement n°261/2004 et l'article 29 de la Convention de Montréal.

Dans cette affaire, les faits ne diffèrent pas du cas Sturgeon. La famille Nelson a subi une annulation de vol, qui s'est révélée être un retard important, car les passagers ont été mis le

629 Laurent CHASSOT, op., cit., p.267 n°864

630 Avis du Comité économique et social européen sur "Le fonctionnement et l'application des droits acquis des usagers des transports aériens", Journal Officiel de l'Union européenne du 28 janvier 2012 - N°C 24 - Page 125, point 3.3.3

631 COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL sur l'application du règlement (CE) n° 261/2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol /* COM/2011/0174 final */,

632 CJUE, gde ch., 23 oct. 2012, aff. jtes., C-581/10 et C-629/10, Nelson et a., pas encore publié.

lendemain dans le vol de la même compagnie, avec le même numéro de vol. Donc, on se trouve au regard de l'arrêt Sturgeon dans une situation comparable à une annulation de vol, dès lors que le retard dépasse trois heures ce qui est le cas dans cette espèce.

Une des questions préjudicielles porte sur la compatibilité de l'article 5 et 7 du règlement n°261/2004 avec l'article 29 de la Convention de Montréal.

L'article 29 dispose que « *dans le transport de passagers, de bagages et de marchandises, toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit, en vertu de la présente convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs. Dans toute action de ce genre, on ne pourra pas obtenir de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation* ». Cet article vient aménager les relations entre la Convention et les autres sources applicables à la responsabilité du transporteur aérien. Il consacre l'exclusivité de la Convention de Montréal en matière d'action en dommages-intérêts, c'est-à-dire que la revendication des droits ne pourra être envisagée que dans les conditions et limites fixées par la Convention⁶³³.

La Cour revient aux assises de l'arrêt IATA-ELFAA du 10 juillet 2006 qui consacra la complémentarité du règlement et de la Convention⁶³⁴. La Convention et le règlement n'interviennent pas sur le même dommage. Une perte de temps ne saurait être qualifiée de « *dommage résultant d'un retard* », au sens de l'article 19 de la convention de Montréal, et, pour cette raison, elle se situe en dehors de la portée de l'article 29 de la convention de Montréal⁶³⁵.

En réalité, c'est l'approche de la responsabilité qui est divergente, le droit conventionnel prévoit une responsabilité limitée pour faute présumée du transporteur aérien⁶³⁶. L'article 22 de la Convention de Montréal a plafonné le montant de la responsabilité à 4150 DTS, alors que le règlement met à la charge du transporteur aérien une responsabilité objective et illimitée⁶³⁷. Attention, la responsabilité objective est plafonnée pour un retard sans dommage, mais illimitée pour un retard qui a généré des dommages pour les passagers retardés.

L'arrêt Sturgeon ainsi que Nelson ont permis une indemnisation pour réparer un préjudice qui n'est pas réel et démontré. Certains auteurs n'ont pas hésité à comparer cette pratique du système forfaitaire aux passagers retardés à des dommages-intérêts punitifs afin de

633 Laurent CHASSOT, op., cit., p. 165 n°517

634 Arrêt IATA-ELFAA, op., cit.

635 CJUE, gde ch., 23 oct. 2012, aff. jtes., C-581/10 et C-629/10, *Nelson et a.*, point 49.

636 Laurent CHASSOT, op., cit. p.264 n°852.,

637 Ibid.

sanctionner les compagnies aériennes dans leur manquement contractuel⁶³⁸. Pourtant, l'article 29 de la Convention de Montréal prohibe l'octroi de dommages-intérêts punitifs.

b) L'obstination de la CJUE dans la protection des passagers-consommateurs

Ce terme peut paraître excessif, mais il est le plus approprié pour décrire la pratique dans laquelle s'est engouffrée la CJUE. En effet, la contrariété entre le droit communautaire et la Convention de Montréal est trop flagrante pour l'ignorer. On constate que la Cour est aveuglée dans sa quête de protection des consommateurs, au point d'interpréter la Convention d'une manière totalement erronée⁶³⁹. La Convention s'inscrit dans la continuité de la Convention de Varsovie en assurant un équilibre entre les droits des passagers et la pérennisation de l'activité de transport aérien. Une interprétation exclusivement à travers le prisme de la protection des consommateurs fragilise et déséquilibre la Convention de Montréal. Laurent Chassot rappelle à juste titre que la finalité de la Convention est l'unification et l'article 29 en est son garant⁶⁴⁰. Le règlement n°261/2004 améliore certes les droits des passagers aériens grâce à des mesures d'assistance et de prise en charge, mais la CJUE a considérablement affecté la sécurité financière des compagnies aériennes.

Pour Vincent Grellière, le règlement comportait « *des imprécisions dont ont profité les transporteurs pour refuser une application loyale du texte. Bien mal leur a pris, car ceci a nourri la méfiance des tribunaux et a permis à la CJUE sous couleur d'interprétation, la fonction normative d'imposer aux compagnies aériennes le paiement d'une indemnisation forfaitaire en cas de retard* »⁶⁴¹.

La protection des intérêts des consommateurs est certes louable, mais la Cour ne doit pas pour autant déroger au droit conventionnel. Rappelons que la Convention de Montréal fait partie de son ordre juridique, et que ces actes dérivés doivent être compatible avec cette norme supérieure⁶⁴².

De plus cette contrariété aura valeur « d'autorité de la chose interprétée », **c'est-à-dire que l'acte interprété s'imposera à tous les tribunaux des États membres.** La CJUE semble être dans une lancée consumériste qui n'est pas prête de s'arrêter.

638 Cyril-Igor GRIGORIEFF, *Le régime d'indemnisation de la Convention de Montréal*, Revue européenne de droit de la Consommation, Le droit des passagers, États des lieux et perspectives, mai 2013, p.674.

639 Laurent CHASSOT considère que cette interprétation à dénaturer la Convention de Montréal.

640 Ibid,

641 Vincent GRELLIÈRE, Refus d'embarquement, annulation de vol, retard au départ et à l'arrivée : controverse et réécriture du règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 (première partie), Scapel-revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports - n° 4 , octobre 2010, p.230

642 Cf chapitre 2 sur l'articulation des sources.

3. L'arrêt de la CJUE du 26 février 2013 *Air France SA c/ Heinz-Gerke Folkerts et Luz-Tereza Folkerts* : le retard dans les vols avec correspondance

Il reste néanmoins des situations où le retard est mal apprécié par les tribunaux, c'est notamment le cas des vols retardés avec correspondance.

Une question préjudicielle a été introduite devant la CJUE par la haute juridiction allemande, elle porte sur l'application du règlement n°261/2004 sur un retard avec correspondances. En l'espèce, une passagère effectuait un voyage entre Brême et Asunción avec plusieurs correspondances. Le premier vol entre Brême et Paris avait un retard de deux heures trente. Elle rata sa correspondance pour Sao Paulo, la compagnie Air France lui proposa le vol suivant. Arrivée à Sao Paulo, la passagère n'a pas pu prendre sa correspondance pour Asuncion, elle totalisa un retard à l'arrivée de près de onze heures par rapport à l'heure initialement indiquée sur le billet d'avion. Pour sa question principale, la juridiction de renvoi demanda, en substance, si l'article 7 du règlement n° 261/2004 doit être interprété en ce sens qu'une indemnisation est due, sur le fondement dudit article, au passager d'un vol avec correspondances qui a subi un retard au départ d'une durée inférieure aux seuils fixés à l'article 6 dudit règlement, mais qui a atteint sa destination finale avec un retard égal ou supérieur à trois heures par rapport à l'heure d'arrivée prévue.

La réponse donnée à cette question est sans surprise au regard de la politique de protection des passagers aériens, mais elle est d'un grand apport dans la précision de la définition du retard indemnisable. La cour a estimé que *« l'article 7 du règlement (CE) n° 261/2004 doit être interprété en ce sens qu'une indemnisation est due, sur le fondement dudit article, au passager d'un vol avec correspondances qui a subi un retard au départ d'une durée inférieure aux seuils fixés à l'article 6 dudit règlement, mais qui a atteint sa destination finale avec un retard égal ou supérieur à trois heures par rapport à l'heure d'arrivée prévue, étant donné que ladite indemnisation n'est pas subordonnée à l'existence d'un retard au départ et, par conséquent, au respect des conditions énoncées audit article 6 »*. Le retard doit s'apprécier par rapport à l'heure d'arrivée à la destination finale, c'est-à-dire la destination du dernier vol. En effet, l'indemnisation du retard est indifférente au moment du retard, à l'arrivée ou au départ, contrairement à l'assistance et à la prise en charge des passagers qui sont dues uniquement dans les cas de retard au départ.

L'indemnisation forfaitaire due par le règlement n°261/2004 fonctionne à l'image de l'article 19 de la Convention de Montréal, elle vient réparer le dommage après sa survenance. La différence réside dans l'évaluation du dommage, le droit communautaire a choisi de systématiser la réparation en fonction de la distance. De plus elle ne recherche pas l'existence

d'un dommage, l'indemnisation est due dès que le retard est constaté, ce qui illustre une responsabilité objective du transporteur aérien en cas de retard.

Cette décision a renforcé l'objectif de protection des passagers en garantissant l'indemnisation forfaitaire pour les retards à l'arrivée dans les cas de vols avec une ou plusieurs correspondances.

Pour Valérie Michel, cette décision s'inscrit dans la continuité de la jurisprudence *Sturgeon*. Le retard pour les vols avec correspondance va se voir appliquer une indemnisation comme pour les passagers des vols annulés⁶⁴³. Cet arrêt illustre une fois de plus la lancée d'ultra-protection du passager retardé au mépris du droit conventionnel.

4. La transposition de la jurisprudence CJUE dans la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil du 13 mars 2013 modifiant le règlement (CE) n°261/2004

La proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil du 13 mars 2013 modifiant le règlement (CE) n°261/2004 a consacré la jurisprudence *Sturgeon* en ouvrant le droit à une indemnisation en cas de retard. Mais le règlement est revenu sur l'acquis des trois heures. Les travaux de la Commission ont mis en lumière le caractère trop contraignant des trois heures, en relevant le seuil de déclenchement à cinq heures pour tous les vols intracommunautaire.

L'article 6 du règlement n°261/2004 a été baptisé « retard important » et dispose « *lorsqu'un transporteur aérien effectif prévoit raisonnablement qu'un vol sera retardé, ou qu'un transporteur effectif reporte l'heure de départ prévue, par rapport à l'heure de départ initialement prévue* ».

A partir d'un retard de deux heures, les passagers bénéficient de l'assistance, à partir de cinq heures les passagers ont droit à un hébergement ainsi que le droit au remboursement et au réacheminement. L'article 6bis a introduit « *le retard pour correspondance manquée* » avec les mêmes garanties que celles énoncées dans l'arrêt de la CJUE du 26 février 2013 *Air France SA c/ Heinz-Gerke Folkerts et Luz-Tereza Folkerts*. La proposition confirme que les passagers qui ont manqué leur correspondance en raison du retard du vol précédent ont droit à une assistance dès deux heures de retard, une prise en charge, un droit au réacheminement et à hébergement ainsi que le droit à une indemnisation. Mais ce droit pourra être reconnu seulement si les vols de correspondance font partie d'un contrat de transport unique, car il s'agit d'itinéraire connu des transporteurs aériens et qui s'intègre dans une opération de transport.

643 Valérie Michel, *Transport aérien : définition du vol retardé dans les vols avec correspondances*, Europe n° 4, Avril 2013, comm. 187

Cette proposition de règlement a renforcé les droits acquis par les passagers devant la CJUE, elle s'inscrit également dans une démarche de clarification des droits. Le volet explicatif de la proposition met en avant une volonté de mieux prendre en compte les capacités financières des compagnies aériennes, le droit d'indemnisation en cas de retard ne commence qu'à partir de cinq heures. La lancée de la CJUE laissait penser à un « effet cliquet » des droits acquis par les passagers, c'est-à-dire qu'on ne pouvait descendre en terme de protection. En réalité, il s'agit de rendre efficace les dispositions du nouveau règlement n°261/2004 contrairement à l'ancien qui *permettait* à certaines compagnies d'opposer des fins de non recevoir aux passagers victimes de retard ou d'annulation.

La contrariété entre le droit conventionnel et le droit communautaire en matière de retard est flagrante malgré le déni du juge communautaire. La jurisprudence communautaire en la matière est un véritable socle législatif. L'expérimentation évoquée trouve toute sa valeur dans les arrêts de la CJUE, qui vont être repris dans un règlement futur. La réactivité du droit communautaire est impressionnante, pour autant, elle semble ignorer la coexistence du droit conventionnel. L'affirmation de la complémentarité des sources permet de légitimer son action en faveur des passagers⁶⁴⁴. La proposition de modification du règlement n°261/2004 du 13 mars 2013 freine les ardeurs du juge communautaire.

2§ L'avènement de la notion d'annulation de vol par le droit communautaire

L'annulation de vol est une création du droit communautaire. Le droit conventionnel n'opère de distinction, il relève seulement la conséquence de l'annulation comme un retard. Le règlement n°261/2004 a instauré un dispositif propre à l'annulation de vol, entraînant une sur-protection des passagers aériens (A). Une exception permet au transporteur aérien de se libérer de certaines obligations en cas de circonstances exceptionnelles, le problème réside dans la définition de cette notion (B).

644 Pour Cyril-Igor GRIGORIEF, op., cit, p.644., la contrariété entre l'article 19 et du règlement n°261/2004 peut être résolue de deux manières. La première serait de modifier l'article 19 de la Convention de Montréal. Cette éventualité est plus qu'illusoire dans la mesure où il a fallu soixante-dix ans pour modifier la Convention de Varsovie. La seconde idée serait selon lui de retirer le retard du champ d'application du règlement n°261/2004, les compagnies aériennes auraient la liberté d'organiser les modalités de leurs indemnités. Sans le dire, on reviendrait au système de compensation de 1991 et l'établissement d'un code volontaire. Cette projection est utopique et sans perspective, dans la mesure où la jurisprudence communautaire est devenue l'antichambre de la législation européenne en matière de droits des passagers aériens. La proposition de règlement du 13 mars 2013 met fin à cette seconde proposition.

A. Les superprivilèges des passagers victimes de l'annulation de vol

1. L'avènement d'une définition de l'annulation de vol par la CJCE

a) L'annulation de vol : l'illustration de l'inexécution du contrat de transport aérien

La Convention de Montréal ne différencie pas le retard des autres situations génératrices de retard. L'annulation de vol ne serait donc pas soumise à la compétence de la Convention. La doctrine a progressivement **considéré** que l'annulation de vol est une inexécution du contrat de transport, pouvant être réglé par le droit commun des obligations. En droit français, la responsabilité contractuelle relève de l'article 1147 du code civil. La Cour de Cassation en date du 13 mars 2013 a reconnu la possibilité d'agir sur le fondement de l'article 1147 du Code civil pour obtenir la réparation des dommages résultant d'une annulation de vol⁶⁴⁵. Cette inexécution est totale lorsque **le passager n'a pu bénéficier d'un réacheminement. Le retard et l'annulation étaient similaires dans leurs conséquences** car le transporteur aérien dans la pratique place les passagers sur d'autres vols, loue un aéronef avec équipage, utilise les partage de code, afin d'exécuter son obligation de déplacement. Le passager du vol annulé comme dans le cas du retard voit simplement son heure de départ différé. Cette responsabilité contractuelle **ne peut être écartée** que si le transporteur aérien a pris les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il lui était impossible de les prévoir⁶⁴⁶. **Or dans cette espèce, le transporteur aérien n'avait pas fourni l'aéronef à l'agence de voyage, ce qui a conduit cette dernière à annuler le voyage en raison de l'annulation du vol.** La Cour de Cassation a estimé que *le transporteur aérien est responsable contractuellement du défaut d'exécution du transport qu'il s'était engagé à fournir à ses cocontractants*. L'inexécution totale du contrat de transport est hors de portée du droit conventionnel et relève bien du droit commun.

La politique de **protection** des passagers aériens passe par la reconnaissance de l'annulation de vol comme un événement à part entière et non pas comme un retard.

L'article 5 du règlement n°261/2004 ne définit pas l'annulation de vol, il établit seulement un « *process* » à suivre par les compagnies aériennes. Le transporteur aérien doit fournir l'assistance prévue à l'article 9. Les passagers acquièrent les nouveaux droits énoncés à l'article 8 : le droit au remboursement du billet et le droit au réacheminement. Lorsque le

⁶⁴⁵ Cour de cassation, première Chambre civile, 13 mars 2013, pourvoi numéro 09-72.962, Juris-Data numéro 2013-004308, cf également article Christophe Paulin, *Même en transport aérien, il faut se méfier de l'eau* La Semaine Juridique Edition Générale n° 19, 6 Mai 2013, 530

⁶⁴⁶ Article 22 de la Convention de Montréal.

réacheminement est prévu le lendemain de l'heure de départ initialement programmé, le transporteur est contraint d'héberger les passagers. Ces mesures se cumulent avec un droit à une indemnisation forfaitaire et systématique en fonction des kilomètres à parcourir (article 7).

Le passager réacheminé peut en effet cumuler son indemnisation au titre du règlement n°261/2004 avec l'article 19 de la Convention de Montréal pour faire reconnaître les dommages résultant du retard⁶⁴⁷. Mais le passager non réacheminé ne dispose pas de cette action, il pourra néanmoins agir sur le terrain de la responsabilité contractuelle.

b) La contribution de la CJUE dans la distinction entre le retard et l'annulation de vol.

Une nouvelle fois l'arrêt Sturgeon vient éclairer l'application du règlement n°261/2004.

La Cour va retenir le critère de la « *programmation du vol* »/ le vol « *consiste en une opération de transport aérien réalisée par un transporteur aérien qui fixe son itinéraire* ». L'itinéraire qui est fixé par le transporteur répond à une programmation. Ainsi si la programmation du vol initial est maintenue, le vol est retardé. Si le vol disparaît de la programmation, alors le vol est annulé. Le passager est en mesure de savoir si le vol est annulé ou retardé au moyen du numéro de vol qui est indiqué sur le billet de transport. Dans l'arrêt Nelson, le vol a été signalé annulé mais en réalité le numéro de vol était resté inchangé, la programmation était maintenue, ce critère avait permis à la CJUE d'écarter l'annulation de vol au profit du retard important.

Dans l'arrêt Aurora Sousa Rodriguez c/ Air France du 13 octobre 2011, la CJUE fut confronté à une situation atypique. Un vol au départ de la compagnie Air France a décollé à l'heure, mais après une demi heure de transport, l'aéronef est contraint de revenir à l'aéroport de départ en raison d'un problème technique. La distinction entre le retard et l'annulation est difficilement perceptible, dans la mesure où il y a bien eu un commencement d'exécution du contrat de transport. La question préjudicielle portait sur la conception même de l'annulation définie à l'article 2 §1 règlement n° 261/2004. Cette disposition doit être interprétée « *comme visant exclusivement l'absence de départ du vol à l'heure prévu ou comme couvrant également tous les cas où un vol avec réservation aurait décollé mais n'aurait pas atteint sa destination, y compris le cas du retour forcé à l'aéroport d'origine pour des raisons*

⁶⁴⁷ L'assimilation du retard avec l'annulation suivi d'un réacheminement, a permis aux tribunaux français d'appliquer la Convention de Varsovie. Frédéric LETACQ retient que cette jurisprudence rendue sous l'empire de l'ancienne Convention est parfaitement transposable pour la Convention de Montréal. *Jcl. Fasc. 925: Tire de transport, responsabilité, actions en réparation, n° 41.*

techniques »⁶⁴⁸. Certains passagers ont pu être réacheminés dans la journée, d'autres ont attendu le lendemain. La Cour relève « *qu'il n'est aucunement nécessaire que tous les passagers qui avaient réservé une place sur le vol initialement prévu soient transportés sur un autre vol. Seule importe, à cet égard, la situation individuelle de chaque passager ainsi transporté, c'est-à-dire le fait que, s'agissant du passager concerné, la programmation initiale du vol a été abandonnée* »⁶⁴⁹. Le critère déterminant de l'annulation de vol est la déprogrammation du vol, le réacheminement de certains passagers **ne rend pas** l'événement assimilable à un retard important. La Cour a choisi de s'intéresser à la situation du passager qui a intenté l'action. Ce dernier n'avait pu bénéficier du réacheminement dans la journée, il a été mis sur un vol le lendemain avec une destination autre que celle initialement prévue dans le contrat de transport. Le passager a du prendre un taxi pour rejoindre l'aéroport de destination.

Le fait que l'avion ait effectué un demi-tour pour des raisons techniques n'affecte en rien la qualification de l'événement en annulation de vol, ce critère est seulement pertinent pour l'indemnisation des passagers⁶⁵⁰. La proposition de modification du règlement n°261/2004 du 13 mars 2013 dans son article 1er a souhaité ajoutée à la définition de l'annulation la précision suivante « *Un vol pour lequel l'aéronef a décollé mais a ensuite été obligé, pour quelque raison que ce soit, d'atterrir dans un aéroport autre que l'aéroport de destination ou de revenir à l'aéroport de départ est considéré comme un vol annulé.* »⁶⁵¹.

Une fois de plus, la proposition de règlement reprend les interprétations de la CJUE pour leurs donner une place dans le droit communautaire dérivé. Le juge communautaire est un législateur par anticipation.

2. La réparation de l'annulation de vol.

a) Indemnisation forfaitaire et indemnisation complémentaire : l'application combinée du droit conventionnel, du droit communautaire et du droit interne.

Dans l'arrêt de la CJCE *Aurora Sousa Rodríguez c/ Air France SA* du 13 octobre 2011, la Cour a eu l'occasion de préciser la dualité des systèmes d'indemnisation à la portée des passagers aériens en cas d'annulation de vol⁶⁵². Une des questions préjudicielles concernait

648 CJUE, 3e ch., 13 oct. 2011, aff. C-83/10, *Aurora Sousa Rodríguez et a*, point 24, non publié au bulletin.

649 Ibid, n°31.

650 Ibid n°34.

651 COM(2013) 130 final, Proposition de modification du règlement n°261/2004, article 1er d) du 13 mars 2013.

652 CJUE, 3e ch., 13 oct. 2011, aff. C-83/10, *Aurora Sousa Rodríguez et a*, point 24, non publié au bulletin, point 37

l'étendue de l'indemnisation complémentaire prévue à l'article 12 du règlement n°261/2004⁶⁵³. En effet, le juge national se demandait si l'indemnisation complémentaire couvrait les dépenses auxquelles les passagers ont du faire face en raison du manquement du transporteur aérien à son devoir de prise en charge et d'assistance qui lui incombent en vertu des articles 8 et 9 du règlement.

Les juges ont rappelé que l'article 1er du règlement n° 261/2004 *souligne le caractère minimal des droits qu'il institue au profit des passagers aériens en cas de refus d'embarquement contre leur volonté, d'annulation de leur vol ou de vol retardé*. L'article 12 de ce règlement, intitulé indemnisation complémentaire, prévoit que ledit règlement « *s'applique sans préjudice du droit des passagers à une indemnisation complémentaire* ». Le règlement précise que l'indemnisation accordée en vertu du règlement peut être déduite d'une telle indemnisation.

C'est dans cette perspective que l'indemnisation accordée aux passagers aériens sur le fondement de l'article 12 du règlement n° 261/2004 « *a vocation à compléter l'application des mesures prévues par ledit règlement, de sorte que les passagers soient indemnisés de la totalité du préjudice qu'ils ont subi en raison du manquement du transporteur aérien à ses obligations contractuelles* »⁶⁵⁴.

Dès lors, le juge national a la possibilité de condamner le transporteur aérien à indemniser le préjudice résultant, pour les passagers, de l'inexécution du contrat de transport aérien sur la base d'un fondement juridique distinct du règlement n° 261/2004⁶⁵⁵. Il dispose pour cela de la Convention de Montréal et de son droit interne propre afin de déterminer les postes de préjudices. La Haute juridiction communautaire fidèle à ses précédents, réaffirme que les mesures standardisées et immédiates prises au titre du règlement n° 261/2004 ne font pas elles-mêmes obstacle à ce que les passagers concernés, dans le cas où le même manquement du transporteur aérien à ses obligations contractuelles leur causerait en outre des dommages ouvrant droit à indemnisation, puissent intenter les actions en réparation desdits dommages dans les conditions prévues par la convention de Montréal⁶⁵⁶. La force de l'arrêt IATA-ELFAA du 10 janvier 2006 transcende la contrariété étouffée par la CJUE. Nous revenons à notre analyse de complémentarité **des sources** : une responsabilité objective, qui intervient par des mesures d'assistance et d'indemnisation standardisées et uniformes pour l'intégralité des passagers retardés ou victimes d'annulation de vol, d'autre part une responsabilité subjective reposant sur une faute présumée qui vient sceller le droit des passagers de manière

653 Article 12 du règlement n°261/2004

654 CJUE, 3e ch., 13 oct. 2011, aff. C-83/10, *Aurora Sousa Rodríguez et a*, point 38.

655 Ibid point 39.

656 Arrêt du 10 janvier 2006, IATA et ELFAA, C-344/04, Rec. p. I-403, point 47

individuelle, en réparant les dommages propres à chaque personne. Cette répartition des sources va se révéler être une répartition des indemnisations.

Le juge national pourra combiner le droit conventionnel, le droit communautaire et le droit interne afin de réparer intégralement le préjudice du passager.

b) L'évaluation des postes de préjudices au regard du droit national

L'apport de la jurisprudence Aurora Sousa Rodriguez semble intarissable. Toujours au regard de cet article 12 du règlement n°261/2004, le juge portugais s'interroge *si l'octroi d'un préjudice moral en cas d'annulation de vol au regard des critères dégagés par la législation et la jurisprudence nationale en matière d'inexécution contractuelle, était admissible, ou bien, au contraire, en ce sens que cette indemnisation ne répare que les passagers qui ont été insuffisamment remboursés des frais engagés liés à l'annulation.*

Dans l'arrêt Walz du 6 mai 2010, la Cour a interprété les notions de « préjudice » et « dommage » contenues dans la Convention de Montréal, . Elle considéra que ces deux définitions *« doivent être compris comme incluant aussi bien les dommages de nature matérielle que ceux de nature morale »*⁶⁵⁷. Dès lors, le préjudice susceptible d'indemnisation au regard de l'article 12 du règlement n° 261/2004 peut être un préjudice de nature non seulement matérielle, mais aussi morale.

Dans le cas Aurora Sousa Rodriguez, la Cour offre aux juges nationaux une élaboration libre des postes de dommages et de préjudices. L'indemnisation complémentaire permet aux juges d'appliquer leur droit interne en matière d'inexécution contractuelle, avec l'appui de l'article 19 et 22 de la Convention de Montréal. L'indemnisation complémentaire assure une réparation de l'intégralité du préjudice subi⁶⁵⁸. Mais en aucun cas, l'indemnisation complémentaire ne doit servir de fondement juridique au juge national *« pour condamner le transporteur aérien à rembourser aux passagers dont le vol a été retardé ou annulé, les dépenses que ces derniers ont dû exposer en raison du manquement dudit transporteur à ses obligations d'assistance et de prise en charge prévues aux articles 8 et 9 de ce règlement »*⁶⁵⁹.

Au regard du droit français, le passager peut invoquer plusieurs postes de préjudices liés à l'inexécution contractuelle ; le préjudice moral a été reconnu en matière de retard important de la SCNF, le stress et l'énerverment *issus de cet événement* génère un dommage pour l'utilisateur⁶⁶⁰.

657 CJUE 3e ch., 6 mai 2010, aff. C-63/09, *Axel Walz c : Clickair Sa*

658 Valerie MICHEL, op.cit.

659 CJUE, 3e ch., 13 oct. 2011, aff. C-83/10, *Aurora Sousa Rodríguez* et a, point 24, non publié au bulletin, point 44.

660 Tribunal d'instance Paris du 2 novembre 2011 Recueil Dalloz 2012, n° 10, page 609

La perte de gain est également appréciée par les tribunaux français, dans le cas d'un retard majeur ou d'une annulation du vol qui a eu pour conséquences la perte d'un contrat ou d'une rémunération. Par exemple un avocat qui n'avait pas pu plaider à cause d'un retard a obtenu des dommages-intérêts au titre de ce préjudice⁶⁶¹. Le retard répété de la SCNF a conduit un employeur à licencier une salariée, la juridiction a reconnu le préjudice moral mais pas les pertes financières car cette dernière ne peut être indemnisée que sur le dommage prévisible, la salariée étant en période d'essai n'était pas sûre de son embauche effective au sein de l'entreprise⁶⁶². Le droit français indemnise un certain nombre de postes de préjudices, mais le dommage doit être pour autant prévisible sur le fondement de l'article 1150 du code civil. Cette exigence se justifie par l'existence du contrat de transport ; les parties envisagent les conséquences normales d'une inexécution, elles ne peuvent être tenues responsables des dommages et conséquences imprévisibles, qui ne sont pas entrées dans le champ contractuel⁶⁶³.

Il convient de s'intéresser à ces événements imprévisibles qui génèrent des retards importants ou des annulations de vol.

B. L'exonération partielle du transporteur aérien en cas de circonstances exceptionnelles

1.L'exonération du transporteur au regard du droit conventionnel et communautaire

a) L'exonération du transporteur aérien au regard de l'article 19 de la Convention de Montréal

L'article 19 de la Convention tempère la responsabilité du transporteur aérien en cas de retard, « *cependant, le transporteur n'est pas responsable du dommage causé par un retard s'il prouve que lui, ses préposés et mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il leur était impossible de les prendre* ». Cet article est une reprise de l'article 20§1 de la Convention de Varsovie. Nous traiterons indifféremment les deux conventions en raison de la similitude du régime d'exonération.

⁶⁶¹ ,

⁶⁶² TGI Lyon 27 mars 2012, article sur l'expansion.com du 27 mars 2012 Licenciée pour ses retards : la SNCF condamnée

⁶⁶³ Laurent LEVENEUR, *Un important rappel : le dommage imprévisible n'est pas réparable*, Contrats Concurrence Consommation n° 7, Juillet 2011, comm. 154.

Le transporteur aérien a conservé cette faculté de s'exonérer de sa responsabilité s'il parvient à prouver qu'il a pris toutes les précautions pour assurer le départ de l'avion au jour et à l'heure prévue et indiqué sur le billet d'avion ou qu'il était dans l'incapacité de prendre⁶⁶⁴.

Il appartient aux juges des tribunaux saisis de déterminer au cas **par cas ces circonstances**. En effet la Convention de Montréal et de Varsovie n'ont pas énuméré les situations qui emportent exonération du transporteur aérien. Il est donc important de citer les cas qui ont retenu l'attention de la jurisprudence en matière d'exonération. La Cour d'appel de Paris **a considéré** que certains problèmes techniques peuvent revêtir un caractère imprévisible, exemple un vice caché du système anti-goutte équipant les aéronefs indétectable lors des opérations de maintenance. Cette avarie était selon les termes de la Cour « *imprévisible et indépendante* » de la volonté du transporteur aérien, il avait pris toutes les mesures nécessaires pour éviter la survenance du dommage, dans cette espèce, les inspections techniques montrent qu'il a tenté de minimiser les dommages mécaniques⁶⁶⁵.

D'autres événements extérieurs à l'aéronef et à la pratique du transporteur peuvent entraîner un retard important ou une annulation de vol. Le transport aérien est régulièrement le théâtre de grèves en tout genre : grève des contrôleurs aériens, grève du personnel au sol, des agents de maintenance, des sous-traitants des compagnies aériennes en charge des procédures d'enregistrement... Cette liste **est non exhaustive**. La compagnie aérienne n'a aucune emprise sur une grève qui ne concerne pas son propre personnel, la jurisprudence **estime effectivement** que l'événement est extérieure au transporteur⁶⁶⁶. Ce positionnement est trop simpliste, car le transporteur à la possibilité d'être **informé suffisamment** à l'avance de la grève, il est en mesure de prendre toutes les décisions nécessaires pour éviter que les passagers ne se déplacent **à l'aéroport** concerné par le mouvement, et de permettre un acheminement sur d'autres aéroports ou par tout autre moyen de transport.

b) L'exonération du transporteur aérien par le droit communautaire en cas de circonstances exceptionnelles

Le règlement n°261/2004 a mis l'accent sur la protection du passager-consommateur, ce qui ne l'a pas empêché d'instaurer une condition qui exonère le transporteur aérien. L'article 5§2 dispose « *qu'un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que l'annulation est due à des circonstances*

⁶⁶⁴ Alexandre JOB, François ODIER, *La Responsabilité du transporteur aérien de personnes pour cause de retard*, RFDAS vol.229, 2004, p.9

⁶⁶⁵ CA. Paris 3ème Chambre, section C du 28 juin 2002, Inédit, reproduit dans la RFDAS vol.229 2004, p.3.

⁶⁶⁶ Cass. Civ.1ère, 27 juin 2006, reproduit dans la RFDAS n°240 décembre 2006, p.426.

extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises ».

Le 15ème considérant du règlement tente de préciser les contours de cette notion, « *il devrait être considéré qu'il y a circonstance extraordinaire, lorsqu'une décision relative à la gestion du trafic aérien concernant un avion précis pour une journée précise génère un retard important, un retard jusqu'au lendemain ou l'annulation d'un ou de plusieurs vols de cet avion, bien que toutes les mesures raisonnables aient été prises par le transporteur aérien afin d'éviter ces retards ou annulations ».*

Malheureusement cette précision est insuffisante pour apprécier clairement la notion de circonstances exceptionnelles: quels sont les événements qui conduisent le transporteur aérien à être dans l'impossibilité de pouvoir honorer son obligation de déplacement ?

Les conclusions de l'avocat général Sharpston dans l'affaire Sturgeon font références aux travaux préparatoires du règlement n°261/2004 pour écarter l'exonération du transporteur aérien⁶⁶⁷. En effet, la Commission a souhaité préciser que l'obligation du transporteur est due « *sauf dans des circonstances exceptionnelles dans lesquelles sa responsabilité ne peut être engagée, notamment en cas d'instabilité politique, de conditions météorologiques extrêmement défavorables, de conditions de sûreté inadéquates ou de défaillance technique inattendue compromettant la sécurité »*⁶⁶⁸.

En matière de circonstances exceptionnelles, la jurisprudence française a une appréciation raisonnable. Dans un arrêt de la Cour d'appel de Paris du 19 juin 2011, des passagers avaient réservé une croisière en mer dans les Caraïbes, mais le vol Paris-Saint Martin avait du se poser à Pointe-à-Pitre en raison de problèmes météorologiques et mécaniques⁶⁶⁹. La compagnie Air France a produit les rapports de prévisions et d'observation METAR et TAF qui ont constaté des fortes rafales de vents et une visibilité réduite de 1000 mètres⁶⁷⁰, ce qui a contraint l'équipage à poser l'aéronef sur un autre aéroport. La Cour d'appel au vu des ces éléments techniques a rejeté la demande d'indemnisation des passagers.

Le règlement n°261/2004 offre des droits conséquents aux passagers mais la météo reste une cause d'exonération en matière d'annulation de vol⁶⁷¹.

⁶⁶⁷ Conclusions de l'avocat général Sharpston présentées le 2 juillet 2009, C-402/07; C-432/07 *aff. Sturgeon contre Condor, et Blöck contre Air France*, point n°30.

⁶⁶⁸ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes en matière d'indemnisation des passagers aériens et d'assistance en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol /* COM/2001/0784 final - COD 2001/0305 */ , JOCE n°103E du 30 avril 2002, p.0225-0229, point n°20.

⁶⁶⁹ CA Paris, pôle 4, ch. 9, 16 juin 2011, n° 09/28086 : JurisData n° 2011-017713

⁶⁷⁰ Meteorological Aerodrome Report, rapport météorologique pour l'aviation qui transmet des informations toutes les 30 minutes.

⁶⁷¹ Philippe DELEBECQUE, Indemnisation pour annulation de vol, Revue de droit des transports n° 3, Juillet 2012, comm. 41. « La météo et les droits des passagers : la nature est plus forte ».

Un arrêt de la CJUE du 12 mai 2011 *Andrejs Eglitis, Edwards Ratnicks* est venu apporter des éclairages sur l'interprétation de la notion de circonstances exceptionnelles.

Dans cette espèce, les passagers de la compagnie Air Baltic devaient effectuer un vol Copenhague-Riga avec une heure départ prévue à 20h35, cinq minutes avant le décollage, l'espace aérien suédois a été fermé en raison d'une coupure de courant qui a entraîné l'extinction des systèmes de navigation aérienne. Après une attente de deux heures à bord de l'aéronef, les passagers furent informés que le vol était annulé. Les requérants ont demandé une indemnisation au regard du règlement n°261/2004, ce qui leur a été refusé en raison des circonstances exceptionnelles.

Il s'agit d'apprécier le rôle des mesures raisonnables dans l'exonération des obligations d'indemnisation au regard de l'article 5 du règlement.

Le transporteur aérien doit apporter la preuve qu'il a adopté toutes les *mesures raisonnables*, c'est-à-dire qu'il n'a pas contribué à la réalisation de cet événement extraordinaire ou à son aggravation.

Cette notion fait référence à la capacité de gestion de la compagnie aérienne, elle doit être en mesure de faire face à des circonstances exceptionnelles en raison de la spécificité de son activité. Par exemple, une compagnie aérienne peut être contraint d'annuler un vol en raison de la saturation de l'aire de trafic, mais elle pouvait raisonnablement envisager d'autres créneaux horaires.

Le règlement n°261/2004 exige des compagnies aériennes qu'elles s'adaptent autant que possible, car si elles ne sont pas en mesure de faire preuve de souplesse, leur activité serait fortement compromise. Le règlement n°261/2004 demande à une compagnie aérienne d'être réactive. Par exemple, en cas d'annulation de vol pour défaillance technique, la compagnie pour éviter l'aggravation de la situation peut recourir à l'affrètement, au wet lease c'est-à-dire la location avec équipage, le partage de code pour placer les passagers sur d'autres vols. La circonstance exceptionnelle ne doit pas conduire les compagnies aériennes à l'immobilisme. Dans l'affaire *Eivind F. Kramme contre SAS Scandinavian Airlines Danmark A/S*, l'annulation de vol était consécutive à un problème technique. La passagère a dû attendre le lendemain pour avoir un vol retour à destination de Copenhague. La compagnie aérienne a remboursé les frais liés à l'annulation, mais a refusé toute indemnisation sur le fondement de l'article 5 du règlement n°261/2004. L'Avocat général Sharpston recentre la question préjudicielle sur l'essentiel. En effet, la compagnie aérienne n'est pas, en fait, obligée de prendre toutes les mesures raisonnables, mais il lui appartient, en revanche, « *de prouver que les circonstances n'auraient pas pu être évitées, même si elle avait pris ces mesures* »⁶⁷².

672 Conclusions de l'avocat général Sharpston, *Eivind F. Kramme contre SAS Scandinavian Airlines Danmark*

L'Avocat général va plus loin en réfutant le fondement du quatorzième considérant du règlement qui opère un renvoi à la Convention de Montréal, ce régime général étant inapproprié pour permettre une pleine interprétation de l'article 5 du règlement n°261/2004⁶⁷³. L'avocat général affirme l'exigence de réactivité du transporteur aérien, « *la mise hors service d'un appareil à la suite de problèmes techniques n'amène pas automatiquement à l'annulation du vol que ledit appareil devait effectuer. Le vol peut encore avoir lieu si on y affecte un appareil de remplacement* »⁶⁷⁴.

Dès lors qu'un vol est annulé à la suite de la mise hors service d'un aéronef qui devait l'effectuer à l'origine, le juge national devra fonder sa décision sur deux éléments qui constitueront les circonstances exceptionnelles. L'annulation aura en réalité pour cause la mise hors service de cet appareil et le fait qu'un appareil de remplacement n'a pu être fourni. Et seulement dans la réunion de ces deux conditions cumulatives, un transporteur aérien pourra être exonéré au regard de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004. Il aurait été plus judicieux d'ajouter la condition temporelle, le remplacement d'un aéronef dans un délai raisonnable est impossible, la facilité de trouver un véhicule de location n'est pas la même que pour un avion. Le temps que la compagnie aérienne arrive à trouver un aéronef, l'appareil hors service aura été réparé ou les passagers auront eu la possibilité de trouver des vols de substitution grâce au partage de code. Cette exigence du vol de remplacement alourdit la charge financière des compagnies aériennes en cas d'annulation.

L'Avocat général Sharpston n'apporte pas d'explication sur la nature des mesures raisonnables que doit prendre un transporteur aérien pour éviter ces circonstances exceptionnelles. Ces mesures sont d'aspect technique et commercial, le plus approprié pour instaurer une grille de conduite des compagnies aériennes est l'IATA. Nadège Chapié-Granier explique que le juge communautaire n'est pas à même de définir ces critères au regard des données techniques et à la complexité de la gestion du trafic aérien⁶⁷⁵. Cette jurisprudence rend la notion de circonstances exceptionnelles plus difficile à justifier. Mais au-delà, ce positionnement du juge communautaire s'apparente à une immixtion dans la gestion de l'entreprise de transport⁶⁷⁶.

Les conditions météorologiques ou risques de l'air peuvent conduire à la fermeture de l'espace aérien. Cet événement rare s'est produit en 2010 au sein de l'Union européenne. Il est

A/S, C-396/06 présentées le 27 septembre 2007, point 25.

673 Ibid, point 30.

674 Ibid, point 39.

675 Nadège CHAPIER-GARNIER, Arrêt Eglitis et Ratnieks, *Précisions relatives aux conditions d'exonération des compagnies aériennes dans le cadre de leur obligation d'indemnisation des passagers en cas d'annulation de vol*, Revue européenne de droit de la consommation, 2012 n°1 p.137

676 Philippe DELEBECQUE, Indemnisation pour annulation de vol, op., cit.

important d'analyser ce cas au regard de l'abondante jurisprudence qu'il a fourni en matière d'exonération de la responsabilité du transporteur aérien en cas d'annulation.

2. L'apport jurisprudentiel suite à l'éruption volcanique Eyjafjöll du 20 mars 2010

Cet événement a mis à rude épreuve le règlement n°261/2004. Des milliers de passagers furent bloqués dans les aéroports du monde entier. La capacité des compagnies aériennes en matière de prise en charge a été fortement critiquée. L'éruption volcanique est une circonstance exceptionnelle au regard du règlement, mais en réalité c'est le principe de précaution qui a prévalu dans la décision de fermeture de l'espace aérien. Il est important de s'interroger sur cette notion très en vogue, et son impact sur la responsabilité des compagnies aériennes.

a) La fermeture de l'espace aérien européen au regard du principe de précaution

Chaque État de manière souveraine a procédé à la fermeture totale ou partielle de son espace aérien. Afin d'éviter l'encombrement des aéroports par des passagers, les gouvernements ont préféré interdire l'accès aux voyageurs pendant quelques jours. Cependant les personnes qui ont fait une escale ou qui avaient prévu un vol retour à la fin de leur séjour se sont retrouvées bloqués.

Les spécialistes de l'aéronautique n'étaient pas unanimes sur les conséquences des cendres sur la navigation aérienne. Certains expliquaient que les cendres pouvaient entraîner l'arrêt des moteurs, d'autres avançaient que la technologie actuelle permettait de surmonter ce phénomène.

Cette absence de certitude sur la dangerosité effective des cendres a conduit les États à opter au nom du principe de précaution pour la fermeture de leur espace aérien.

Le Sénat français a rendu un rapport sur *Les leçons à tirer de l'éruption du volcan Eyjafjöll*. Il consacre la primauté du principe de prudence sur les conséquences économiques pour les compagnies aériennes⁶⁷⁷.

Très vite, la presse a pointé les divergences d'opinion entre les spécialistes au niveau mondial. En effet, l'absence d'éléments concrets, l'altitude à laquelle les avions circuleraient, contiendrait des concentrations nulles de cendres, de plus certains espaces aériens fermés ne

⁶⁷⁷ RAPPORT sur *Les leçons à tirer de l'éruption du volcan EYJAFJÖLL*, Compte rendu de l'audition publique du 8 juillet 2010, présenté par le député Christian KERT, le 12 octobre 2010 n°28

présentaient aucun danger⁶⁷⁸. L'idée que le principe de précaution était poussé à l'extrême a émergé dans l'esprit de certains journalistes . Le Président de l'IATA Giovanni Bisignani accuse « *un système fondé sur un modèle théorique, au lieu de prendre une décision fondée sur des faits et une étude du risque* »⁶⁷⁹.

Car le fait qu'un nuage de cendres traverse l'espace aérien n'entraîne pas en soi une impossibilité d'exécution dans la mesure où les avions peuvent toujours décoller, mais il s'agit du risque d'arrêt des réacteurs donc d'un risque potentiel pour les passagers⁶⁸⁰.

L'introduction du principe de précaution dans le transport aérien est une situation inédite, il est important de vérifier la comptabilité de cette notion de droit de la responsabilité avec la réglementation européenne.

Le principe de précaution est un principe d'action politique et de responsabilité. En effet, ce principe a été conçu pour les États et les autorités territoriales, qui les **invite à** prendre toutes les mesures nécessaires sans attendre la réalisation d'un risque qui est par sa nature incertain⁶⁸¹. Le principe de précaution a fait ses preuves en matière de droit de la santé et en matière environnementale.

Aujourd'hui, le principe de précaution se confond avec le droit de la responsabilité, les décideurs doivent mettre en œuvre toutes **les** mesures nécessaires pour éviter la survenance d'un dommage.

Le transport aérien, rappelons-le, est une activité par nature soumise au risque, **qui fait partie intégrante de sa spécificité. Les progrès de l'aéronautique inspirent certes, une plus grande confiance dans les aéronefs, mais il serait impossible d'écarter tout risque en raison de ces améliorations.**

Au cours de la fermeture de l'espace aérien, plus de 100 000 vols ont été annulés à destination, en provenance ou à l'intérieur de l'Europe pendant 7 jours. Une étude du cabinet Oxford Economics révèle une perte de 2,2 milliards de dollars pour les compagnies aériennes, sans compter l'impact pour les autres secteurs d'activités, soit 4,7 milliards de dollars de perte pour l'économie mondiale⁶⁸².

La place du principe de précaution dans le transport aérien a été mis en avant dans une étude prospective de Claude Guibert et Nicolas Loukakos en 2002⁶⁸³. Ils dissocient le principe de

678 Le seul principe de précaution devient difficile à justifier», libération 10 avril 2010.

679 Les compagnies aériennes stigmatisent «des restrictions inutiles», libération 19 avril 2010

680 Cyril LEPINE, *No smoking outside the aircraft, les perturbations du trafic aérien dues aux éruptions aux quatre coins du monde*, RFDAS vol.258 2011 p. 113

681 Mathilde BOUTONNET, *Le principe de précaution en droit de la responsabilité civile*, LGDJ 2005, p.6.

682 François RIVET, 14 au 21 avril 2010 : *Fermeture de l'espace aérien européen*, revue Outre-Terre 2013/1-2 (n° 35-36 , p.61-76, disponible sur cairn.fr,

683 Claude GUIBERT et Nicolas LOUKAKOS, *Le principe de précaution*, RFDAS vol.223, 2002, p.233-247

précaution du principe de prévention. La prévention est une forme de gestion des risques qui vise un objectif imparfait, tandis que le principe de précaution se fonde sur l'absence de certitude scientifique et sur la peur, il promet un idéal de « risque zéro »⁶⁸⁴. Le principe de précaution ne pourra atteindre son objectif qu'au prix d'une certaine paralysie. Le problème de ce principe de précaution est l'imprécision de la capacité d'action. Pour ces auteurs, une des formes de dérives la plus inquiétante est l'utilisation abusive du principe de précaution.

Est-on en mesure de dire que le principe de précaution est inapproprié au transport aérien ? Il était nécessaire que les autorités nationales disposent d'informations scientifiques quantifiables afin de prendre toutes mesures nécessaires. Le principe de précaution qui a motivé la fermeture de l'espace aérien est une source supplémentaire de contrainte avec lesquelles les compagnies aériennes devront composer. Le transporteur n'a aucune emprise sur cet événement et il va néanmoins devoir y faire face à travers la gestion des passagers en attente.

b) La confusion générale sur l'application du règlement n°261/2004.

Alain Bénabant assimile cet événement à une force majeure à double détente : une force majeure naturelle provenant de l'explosion du volcan et administrative appelée « fait de prince » qui illustre la décision gouvernementale de fermeture de l'espace aérien⁶⁸⁵.

Selon une approche civiliste, l'exonération provenant d'une force majeure permet seulement d'éviter une responsabilité pour ne pas avoir fourni la prestation prévue.

Au regard de la théorie des risques du contrat, les risques pèsent sur le débiteur⁶⁸⁶ ; dans notre cas, le débiteur de l'obligation de transport est le transporteur aérien. Donc le transporteur aérien ne peut prétendre au prix du vol. Pour autant, est-il libéré de toutes ses obligations envers le passager ?

Les compagnies aériennes se sont retranchées sur cette stricte notion de force majeure pour affirmer qu'elles n'étaient pas tenues de prendre en charge les frais liés aux annulations de vol. Ce refus de prise en charge a été relayé par les médias lors de l'éruption⁶⁸⁷. Selon Ghislain Poissonnier et Pierre Osseland, les compagnies ont choisi la stratégie de la confusion, l'article 7 du règlement ne s'appliquant pas en cas de circonstances exceptionnelles, mais l'article 9

684 Ibid,

685 Alain BÉNABENT, Les naufragés de l'Eyjafjallajökull, Dalloz. 2010, entretien p.1136.

686 Res perit debitori. Philippe MALAURIE, Laurent AYNÈS, Philippe STOFFEL-MUNCK, op., cit p.463 n°898

687 Pierre OSSELAND, Ghislain POISSONNIER, Volcan islandais : quelle prise en charge pour les victimes des vols annulés ?, Gaz. Pal. 5 et 6 mai 2010, p.6-7.

restant applicable dans toutes situations⁶⁸⁸. Cette subtilité n'est pas perceptible pour le passager qui assimile bien souvent indemnisation et prise en charge. L'instauration de mesures standardisées s'avère être aussi un moyen pour les transporteurs de confondre des droits.

Cette manipulation de la terminologie va constituer une stratégie payante pour les compagnies aériennes.

Le Centre Européen des Consommateurs (CEC) France a rendu un rapport le 7 septembre 2010 dans lequel il a détaillé les pratiques des transporteurs aériens face à cet événement exceptionnel. Il s'est intéressé à la prise en charge des passagers afin de vérifier si le règlement n°261/2004 avait été appliqué uniformément par toutes les compagnies aériennes⁶⁸⁹. En cas de circonstances exceptionnelles, le transporteur aérien n'est pas tenu d'indemniser le passager, mais il doit lui assurer une assistance, c'est-à-dire lui proposer un remboursement ou un réacheminement, et une prise en charge. Dans le cas de l'éruption volcanique, certains aéroports et espaces aériens furent fermés pendant une semaine. Un hébergement devait être proposé à l'ensemble des passagers.

Le règlement n°261/2004 prévoit que c'est le transporteur qui doit organiser la prise en charge et non le passager. Or le rapport révèle que dans la plupart des cas, ce sont les passagers qui ont du trouver une solution d'hébergement par leurs propres moyens et avancer les frais des nuitées d'hôtel. Les passagers devaient fournir l'intégralité des justificatifs pour prétendre à un remboursement.

Concernant le droit au réacheminement, les compagnies classiques (par opposition aux compagnies low-cost) ont assuré leurs obligations en proposant d'autres moyens de transport pour les déplacements domestiques ou les destinations qui peuvent être ralliées par des autobus ou par les axes ferroviaires. Les compagnies low-cost ont quant à elles demandé aux passagers d'organiser la suite de leurs voyages par leurs propres moyens, avec un remboursement des frais liés ce déplacement. Or le règlement ne prévoit nullement le remboursement des billets rachetés, mais seulement le remboursement du billet annulé. Le CEC a considéré que la diffusion de ces fausses informations était délibérée, car les compagnies aériennes savaient pertinemment qu'elles n'étaient pas obligées de prendre en charge ces billets retours achetés par les passagers eux-mêmes, comme pour des billets de train ou des frais liés à la location d'un véhicule⁶⁹⁰. Par ailleurs, certaines compagnies à bas prix ont proposé des réacheminement dans des délais trop éloignés, sans autre alternative.

688 Ibid.

689 Rapport du Centre Européen des Consommateurs (CEC) présenté le 7 septembre 2010, disponible sur http://www.europeconsommateurs.eu/fileadmin/user_upload/euconsommateurs/PDFs/publications/etudes_et_rapports/synthese_rapport_passagers.pdf

690 Ibid.

Concernant la prise en charge, ces compagnies ont dans la majorité des cas ignoré les passagers. L'absence de comptoirs dans les aéroports ou de représentants des compagnies concernées ont rendu difficiles les échanges entre les transporteurs aériens et les passagers. Cette situation permettait en réalité aux compagnies de se soustraire à leurs obligations d'information et de prise en charge. Cette carence a conduit les pouvoirs publics à se substituer aux transporteurs en mettant en place des réacheminements par autobus. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports lors de l'éruption volcanique a expliqué l'implication des pouvoirs publics dans le réacheminement des passagers en collaboration avec la SNCF, les transports routiers de voyageurs et Air France⁶⁹¹. Cette dernière a affrété 120 vols en court, moyen et long courriers. Ces efforts ont permis de rapatrier 150 000 passagers en quelques jours⁶⁹². Cet événement a permis l'émergence d'une solidarité entre les différents modes de transports, le transporteur ferroviaire s'est imposé comme une « *alternative particulièrement efficace aux dessertes aériennes domestiques, ainsi qu'aux vols intracommunautaires* »⁶⁹³.

Ces pratiques des compagnies à bas prix peuvent être sanctionnées au regard du droit commun. Le fait de délivrer de fausses informations afin de se soustraire à son obligation contractuelle relève de l'article 1147 du code civil. Certains passagers ont intenté des actions en justice au regard du règlement n°261/2004 afin de faire reconnaître leurs droits.

c) Une obligation de prise en charge et d'assistance illimitée dans le temps et l'espace : la confirmation par l'arrêt de la CJUE Denise McDonagh c/ Ryanair du 31 janvier 2013

Dans l'affaire McDonagh, la passagère avait choisi une des compagnies low-cost les plus décriés pour sa gestion de la fermeture de l'espace aérien. La juridiction de renvoi s'est demandé dans la première question préjudicielle « *si l'article 5 du règlement n° 261/2004 doit être interprété en ce sens que des circonstances telles que la fermeture d'une partie de l'espace aérien européen à la suite de l'éruption du volcan Eyjafjallajökull constituent des «circonstances extraordinaires» au sens de ce règlement ne déliant pas les transporteurs aériens de leur obligation de prise en charge prévue aux articles 5, paragraphe 1, sous b), et 9 du règlement n° 261/2004 ou, au contraire et en raison de leur particulière ampleur, sortent*

691 RAPPORT sur Les leçons à tirer de l'éruption du volcan EYJAFJÖLL, Compte rendu de l'audition publique du 8 juillet 2010, présenté par le député Christian KERT, le 12 octobre 2010 n°28, p.9.

692 Ibid.

693 Mélanie KOHLER, *La crise aérienne liée au nuage de cendres, génératrice de difficultés pour les transporteurs aériens mais accélératrices de l'émergence de la réglementation aérienne et d'une solidarité intermodale*, Revue de droit des transports, juin 2010, focus 52.

*du cadre de cette notion, libérant ainsi ces transporteurs aériens de cette obligation »⁶⁹⁴. Cette question préjudicielle est étonnante, par sa formulation. Le caractère exceptionnel de l'événement est incontestable, mais Ryanair avait tenté de faire reconnaître que la situation était particulièrement extraordinaire afin de se libérer de cette obligation de prise en charge, mais rien dans le règlement ne permet cette éventualité⁶⁹⁵. En effet, l'annulation de vol sans circonstances exceptionnelles contraint le transporteur à fournir une prise en charge, une assistance et une indemnisation. Cette interrogation a surpris les commentateurs⁶⁹⁶, car le règlement est très explicite l'article 5§ 3 dispose « *qu'un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises* ». Donc, le transporteur reste tenu de son obligation d'assistance et de prise en charge prévues aux articles 8 et 9 du dit règlement mais il est exonéré quant à son obligation d'indemnisation. Sans surprise, l'arrêt rappelle la jurisprudence Eglītis et Ratnieks qui confirme que « *le transporteur aérien en cas de circonstances exceptionnelles, est uniquement délié de son obligation d'indemnisation en vertu de l'article 7 du règlement n° 261/2004 et que, en conséquence, son obligation de prise en charge conformément à l'article 9 de ce règlement demeure* »⁶⁹⁷.*

Mais l'intérêt de cette décision réside dans la quatrième question préjudicielle, sur l'interprétation de l'obligation prévue aux articles 5 et 9 en ce « *qu'elle contient une limitation implicite, comme une limite temporelle et/ou pécuniaire, de la prise en charge fournie lorsque l'annulation est due à des circonstances extraordinaires* »⁶⁹⁸.

Rappelons que la fermeture de l'espace aérien a duré pour certaines zones une semaine. Cette question s'intéresse à l'étendue de l'obligation de prise en charge, car en effet, le règlement ne donne pas de plafonnement ou d'indication sur l'ampleur de la prise en charge.

Loïc Grard a envisagé une autre formulation plus pragmatique que celle posée par la juridiction de renvoi. L'incertitude qui régna durant la fermeture de l'espace aérien a empêché toute prévisibilité à court terme pour le réacheminement des passagers. D'où cette question : *l'indétermination temporelle de l'impossibilité de réacheminer engendre-t-elle l'indétermination de la prise en charge ?*⁶⁹⁹

694 CJUE, 3e ch., 31 janv. 2013, aff. C-12/11, *McDonagh c/ Ryanair Ltd*, RFDAS, vol.265, p.68-79

695 Vincent CORREIA, *Éruption volcanique, circonstances extraordinaires et droits des passagers aériens*, Revue de droit des transports n° 1, Janvier 2013, comm. 9

696 Loïc GRARD, *L'obligation de prise en charge des passagers en cas d'annulation de vol s'impose aux compagnies aériennes en toute circonstance*, La Semaine Juridique Edition Générale n° 16, 15 Avril 2013, 453

697 Arrêt du 12 mai 2011, Eglītis et Ratnieks, C-294/10, non encore publié au Recueil, points 23 et 24

698 CJUE, 3e ch., 31 janv. 2013, aff. C-12/11, *McDonagh c/ Ryanair Ltd*, point 17.

699 Loïc GRARD, *L'obligation de prise en charge des passagers en cas d'annulation de vol s'impose aux compagnies aériennes en toute circonstance*, op., cit.

Mais n'était-ce pas le rôle du juge national de quantifier la prise en charge au regard du règlement, au cas par cas ? La CJUE s'est engouffré dans une étude prévisible du règlement n°261/2004.

En effet, elle explique qu'aucune limitation, « *qu'elle soit d'ordre temporel ou pécuniaire, à l'obligation de prise en charge des passagers dans des circonstances extraordinaires telles que celles en cause au principal ne ressort du libellé du règlement n° 261/2004* »⁷⁰⁰.

En conséquence, aucun plafonnement de l'obligation de prise en charge n'est prévue par le règlement, l'instauration de limites de temps ou financière serait contraire à l'esprit du règlement qui se veut à la recherche de la meilleure protection des passagers.

Dans notre espèce, Ryanair soutenait que la prise en charge devait être limitée à 80 euros par jour et seulement pour trois nuitées⁷⁰¹. Or il ressort de l'article 9§1b) qu'un hébergement à l'hôtel est offert gratuitement par le transporteur aérien durant le temps «nécessaire». C'est une prise en charge intégrale du passager qui est rappelée aux compagnies aériennes.

Yves Bot considère que c'est lors de la survenance de circonstances exceptionnelles que les compagnies doivent fournir le plus d'efforts en matière de prise en charge. *Car cela est particulièrement important lors de la survenance de circonstances extraordinaires qui perdurent dans le temps, c'est justement dans le cas où l'attente due à l'annulation d'un vol est particulièrement longue qu'il est nécessaire de s'assurer que le passager aérien dont le vol a été annulé puisse avoir accès aux produits et aux services de première nécessité, et ce pendant toute la durée de l'attente.* La prise en charge prend un nouveau sens, la compagnie aérienne intervient au même titre que les pouvoirs public dans la gestion de cette crise. Yves Bot réaffirme qu'en aucun cas le règlement n°261/2004 n'a envisagé une limitation financière et temporelle puisque le dit-règlement a également imposé une prise en charge humanitaire au regard de l'article 9 qui obligent le transporteurs à offrir gratuitement «*des rafraîchissements et des possibilités de se restaurer en suffisance compte tenu du délai d'attente*» aux passagers.

Cette décision ainsi que les conclusions de l'Avocat Général Yves Bot s'inscrivent dans une volonté d'ancrage de cette obligation de prise en charge dans l'esprit de toutes les compagnies aériennes, c'est-à-dire qu'il n'y a aucune possibilité d'y déroger en fixant des plafonnements dans les conditions générales de transports.

Mais au-delà, il s'agit d'éviter les images télévisées de milliers de passagers qui dormaient à

700 CJUE, 3e ch., 31 janv. 2013, aff. C-12/11, McDonagh c/ Ryanair LtD , point 40

701 Conclusions de l'Avocat général Yves Bot dans l'aff. C-12/11, McDonagh c/ Ryanair LtD

même le sol dans des aéroports bondés, qui s'apparentaient plus à des camps de réfugiés qu'à des aéroports de grandes villes européennes. Cette décision sanctionne les compagnies à bas prix pour leur mauvaise gestion des passagers, il s'agit d'un véritable rappel à l'ordre. Mais quant au fond même de l'arrêt, il n'y a rien de novateur en terme de droits des passagers.

La proposition de règlement n°261/2004 du 13 mars 2013 a pris note des conséquences de l'éruption volcanique dans la pratique des compagnies aériennes. L'instauration d'une définition des circonstances exceptionnelles ainsi qu'un encadrement des mesures de prise en charge.

d) La proposition de modification du règlement n°261/2004 du 13 mars 2013 : la définition des circonstances exceptionnelles et l'avènement du principe d'obligation de minimiser le préjudice du passager.

La proposition de modification de règlement dispose que « *les circonstances exceptionnelles sont des circonstances qui, par leur nature ou leur origine, ne sont pas inhérentes à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et échappent à sa maîtrise effective. Aux fins du présent règlement, les circonstances extraordinaires comprennent les circonstances énoncées dans l'annexe* »⁷⁰². Cette annexe est d'une précision étonnante. La Commission a tenté d'énumérer une liste de sept événements ayant un caractère extraordinaire : les catastrophes naturelles, les problèmes techniques qui ne sont pas inhérents à l'exploitation normale de l'aéronef, les risques liés à la sécurité, terrorisme ou sabotage, les restrictions liées à la gestion du trafic comme par exemple la fermeture de l'espace aérien, les conditions météorologiques incompatibles avec la navigation aérienne, la grève du personnel navigant ou des prestataires de services essentiels et ceux liés à la navigation aérienne⁷⁰³. La proposition ajoute deux circonstances qui peuvent paraître exceptionnelles mais qui ne le sont pas, les problèmes techniques inhérents à une exploitation normale de l'aéronef et l'indisponibilité de l'équipage de conduite ou du personnel navigant⁷⁰⁴.

Ces prérogatives sont des reprises de la jurisprudence établie par la CJCE puis par la CJUE, la force des précédents est considérable puisqu'ils ont ancré une véritable assise textuelle.

Par ailleurs, la Commission a pris le soin de revenir sur les doutes persistants dans le règlement n°261/2004. L'arrêt MacDonalgh avait mis à la charge du transporteur une responsabilité illimitée. La proposition a souhaité tempérer l'étendue financière de son implication. L'article 9 a été remanié pour permettre aux compagnies aériennes de plafonner

702 Com (2013) 130 final, p.17 article 1er c) m

703 Ibid annexe 1 , n°, p.32.

704 Ibid, annexe 1 n°2, p.32

la prise en charge. La proposition de Ryanair a été revue à la hausse, il est possible de limiter le coût total de l'hébergement à 100 euros par nuit pour une durée maximum de 3 jours. Quant à l'obligation d'information, elle est maintenue au-delà des 3 jours. L'obligation d'hébergement ne tient pas lorsque le vol est inférieur à 250 kilomètres et qu'il est prévu de l'effectuer sur un aéronef ayant une capacité maximale 80 sièges.

En effet, ces propositions visent à ne pas contribuer à un affaiblissement financier de la compagnie, mais il est important de rappeler qu'elle doit rechercher toutes les mesures nécessaires pour ne pas aggraver la situation des passagers⁷⁰⁵.

Cette implication communautaire, tant réglementaire que jurisprudentielle, apparaît sans faille dans la protection des passagers en cas d'annulation de vol. La lignée consumériste lancée par la CJUE est maintenue, mais si par certains aspects la Cour refuse tout compromis au regard des frais supplémentaires à la charge des compagnies aériennes. Il convient d'évoquer que les compagnies ont pu bénéficier d'une aide exceptionnelle. Mais certains cas ne semblent ne pas avoir été envisagés, notamment les annulations en vol en raison de la faillite des compagnies aériennes.

B. Les cas d'annulation oubliés par le législateur européen: la faillite des compagnies aériennes

1. L'absence de réglementation spécifique à la gestion des passagers suite à la faillite des compagnies aériennes

a) L'aggravation de la situation financière des compagnies aériennes.

Le règlement n°261/2004 n'a pas consacré de disposition spécifique à l'annulation de vol en cas de faillite. Florent Vigny s'est également demandé si la faillite d'une compagnie aérienne doit être appréciée au regard de l'article 5§3 du dit-règlement. La faillite est-elle une circonstance exceptionnelle ? Cette question n'a jamais été posée à la CJUE.

Par ailleurs, la proposition de modification du règlement n°261/2004 du 13 mars 2013 n'a pas inséré dans sa liste le cas de la faillite d'une compagnie aérienne.

Une résolution du Parlement européen du 25 novembre 2009 sur l'indemnisation des passagers en cas de faillite d'une compagnie aérienne a mis en lumière qu'en 2009, 77

⁷⁰⁵ Arrêt *Eglitis et Ratnecks*, op., cit.

compagnies aériennes ont fait faillite au sein de l'Union européenne. Cette situation risque de s'aggraver pour les petites et moyennes compagnies aériennes en raison de la crise économique que traverse le secteur.

b) Le recours des passagers aériens au regard du droit commun des procédures collectives.

Le Centre européen des consommateurs a mis en place une veille des compagnies européennes se déclarant en faillite. Car malheureusement, les passagers ne sont informés de la situation des compagnies aériennes qu'au moment où ils se rendent à l'aéroport pour prendre leur vol.

De plus, les passagers ne sont pas informés des moyens à leurs dispositions pour obtenir le recouvrement de leurs créances, c'est-à-dire le remboursement de leurs billets d'avion.

Le CEC permet aux passagers de connaître les administrateurs et les mandataires judiciaires en charge de la liquidation afin de pouvoir déclarer leurs créances.

Si la compagnie est espagnole, le passager français devra déclarer en espagnol sa créance au mandataire espagnol. Outre la barrière de la langue, le passager peut être confronté aux particularismes de la procédure collective dans le pays concerné, avec le risque de voir sa créance disparaître. En France, les passagers d'une compagnie aérienne ne sont pas des créanciers munis de privilèges, c'est-à-dire qu'ils obtiendront leurs remboursements après que le mandataire ait réglé les organismes sociaux, le trésor public, et les créanciers munis d'une garantie, les passagers sont appelés les créanciers chirographaires, ils sont appelés en dernier. Cette situation est particulièrement préjudiciable quand les passagers sont à l'étranger et qu'ils ne peuvent être rapatriés.

Tous les passagers ne sont pas dans cette situation, ceux qui ont acheté un « vol sec » au près d'une agence de voyage française bénéficie de la garantie APS. Il s'agit de l'Association Professionnelle de Solidarité du tourisme (APS) qui est un organisme de garantie collective ayant pour principale activité de fournir à ses adhérents (agences de voyages et tour-opérateurs) la garantie financière prévue et requise par la loi du 13 juillet 1992 fixant les conditions d'exercice des activités relatives à l'organisation et à la vente de voyages ou de séjours. L'article 4 c) dispose que l'agence de voyage doit justifier, à l'égard des clients, d'une garantie financière suffisante, spécialement affectée au remboursement des fonds reçus au titre des prestations énumérées à l'article 1er et à la délivrance de prestations de substitution, résultant de l'engagement d'un organisme de garantie collective, d'un établissement de crédit ou d'une entreprise d'assurances, cette garantie financière incluant les frais de rapatriement

éventuel et devant, en ce cas, être immédiatement mobilisable sur le territoire national. Le passager qui a souscrit un contrat de transport aérien avec une agence de voyage se trouve protégé contre la faillite de son agence de voyage mais également contre la faillite d'une compagnie aérienne.

En effet, l'agence de voyage est tenue à obligation de résultat, la faillite de la compagnie aérienne n'affecte en rien l'obligation d'assurer le déplacement du voyageur.

Aucune solution ne semble se dégager dans le cas des passagers ayant acheté leurs billet d'avion directement auprès de la compagnie aérienne, et qui sont dans l'incapacité d'effectuer leurs vols de retour.

Le silence de la Commission européenne quant à la mise en place d'une réglementation spécifique est surprenant au regard de la multiplication des faillites au sein de l'Union européenne.

En 2000, lors d'une communication au Parlement européen et au Conseil, la Commission a estimé « *qu'il n'y aucune nécessité particulière à protéger les consommateurs contre les risques de faillite des compagnies aériennes étant donné que le risque de faillite n'est pas particulièrement élevé, le règlement n°2407/92 concernant les licences des transporteurs aériens assure la santé financière des compagnies* »⁷⁰⁶.

En 2012, le Projet de *rapport sur les droits des passagers dans tous les modes de transport* rendu par la Commission des transports et du tourisme du Parlement européen a identifié un certain nombre de problème dont la faillite des compagnies aériennes. Le rapporteur Georges Bach explique les faillites récentes de Spanair et Malev (compagnie allemande) en janvier 2012 et montre qu'il est nécessaire d'intervenir pour protéger les droits des passagers en cas de cessation d'activité consécutive à une faillite⁷⁰⁷. Il s'interroge sur l'application du règlement n°261/2004 en cas de faillite, l'indemnisation est-elle due ? Qu'en est-il de l'obligation de prise en charge et de réacheminement ?

La gestion des passagers en cas de faillite est laissée à la pratique et aux usages dans le transport aérien. Les passagers peuvent être acheminés par un autre transporteur aérien qui, en fonction de ses propres disponibilités, leur propose l'achat d'un billet dans des conditions qui peuvent, selon le degré de coopération de la compagnie, se révéler plus ou moins onéreuses⁷⁰⁸. Par exemple, dans le cas de la faillite de la compagnie canadienne Zoom Airlines, les

706 COM (2000) 365 final, Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil, Protection des passagers aériens dans l'Union européenne, du 21 juin 2000, p.24, n°60.

707 Georges Bach rapporteur, *Projet de rapport, sur les droits des passagers dans les modes de transport* (2012/2067 (INI)) Commission des transports et du tourisme du 30 mars 2012, p.11.

708 Compagnies aériennes low cost : risques de défaillance, *Revue de droit des transports* n° 1, Janvier 2009, alerte 10, question au gouvernement Député Question au secrétaire d'État chargé des transports du 9 décembre 2008.

passagers concernés, lorsqu'ils n'ont pas été pris en charge directement par leur agent de voyages, pouvaient ainsi bénéficier de billets auprès de la compagnie française Corsair à un tarif raisonnable⁷⁰⁹.

Une gestion aléatoire des passagers et des dispositions du règlement inadaptés à la faillite sont autant d'éléments qui doivent inquiéter le législateur européen. Le transporteur aérien en cessation de paiement n'est pas en mesure de garantir le paiement d'une indemnité ou d'une prise en charge. Il est évident que cette situation doit disposer de son propre corpus de règles.

2. Les solutions envisageables en cas de faillite de la compagnie aérienne

a) L'instauration d'un principe de responsabilité collective

La résolution du Parlement a souhaité mettre à la charge des compagnies aériennes, une responsabilité collective par laquelle toutes les compagnies aériennes desservant la même destination et disposant encore de sièges libres assureraient le rapatriement des passagers bloqués dans des aéroports étrangers en cas de faillite d'une compagnie aérienne.

La notion de responsabilité collective est connue pour imposer une responsabilité des pouvoirs publics, ou d'un groupe de personnes physiques ou morales qui sont déclarées in solidum responsables pour un même fait dommageable⁷¹⁰. Or dans le cas d'une faillite, la seule responsable de sa situation est la compagnie aérienne. Cette solution s'apparente plus à un solidarisme entre transporteurs aériens, mais imposer aux compagnies aériennes le rapatriement des passagers naufragés n'est pas évident à défendre pour la Commission. En effet, prenons l'exemple d'un promoteur immobilier qui fait faillite alors que les lotissements à livrer ne sont pas finis. L'État ne peut au nom d'une responsabilité collective demander aux autres promoteurs de finir les ouvrages. Certes, l'implication financière n'est pas la même, mais l'annulation de plusieurs vols peuvent avoir le même impact et atteindre des millions d'euros. Cette proposition ne semble pas viable et est résolument **inadaptée au** secteur de l'aérien.

b) La création d'un fonds de garantie à l'image de la garantie APST

La résolution a mis en avant cette possibilité, qui n'est pas en soi une innovation en la matière. En 2000 déjà dans la communication intitulée « *Protection des passagers aériens dans l'Union européenne* », la Commission était informé des travaux de l'IATA et de l'ECTAA pour

⁷⁰⁹ Ibid.

⁷¹⁰ François ROUSSEAU, *De quelques réflexions sur la responsabilité collective*, Recueil Dalloz 2012, p.1983.

la création au niveau européen d'un fonds de garantie qui assurerait le remboursement des billets et le rapatriement des passagers ou le réacheminement sur d'autres compagnies aériennes. Ce fonds serait financé par une taxe sur chaque billet d'avion. La Commission souhaitait à l'époque vérifier la comptabilité de ce système assurantiel avec les règles de droit de la concurrence⁷¹¹. Dans la résolution du Parlement européen de 2009, le fonds de garantie serait à l'image de la garantie APST, les compagnies aériennes seraient dans l'obligation de souscrire à cette assurance obligatoire sans préciser sous quelles conditions. On peut légitimement penser que la non souscription à cette assurance entraînerait l'annulation de la licence d'exploitation au niveau communautaire. Ce système est certes plus abouti que la responsabilité collective, mais quid de la faillite des compagnies non communautaires ? Cette limite non évoquée dans les travaux de la Commission ou du Parlement doit être pensée.

c) L'intervention de la puissance publique par la réquisition d'un aéronef pour organiser le rapatriement.

Cette solution doit être fortement envisagée dans le cas de la faillite d'une compagnie aérienne non communautaire. Les États concernés, c'est-à-dire ceux dont les ressortissants sont coincés à l'étranger, devront mettre en place un rapatriement de leurs concitoyens. Ce cas de figure existe déjà en période de guerre civile où les États organisent l'évacuation de leurs ressortissants par voie aérienne. L'article L.2222-1 du code de la défense prévoit la réquisition des aéronefs. Les réquisitions civiles se font lorsqu'il y a des tensions extérieures ou lorsque les circonstances l'exigent. Le cas de passagers qui se trouvent dans l'impossibilité de regagner le territoire français et que le pays dans lequel ils se trouvent est en proie à des tensions, ou qu'il y a des risques contre les ressortissants français, comme le risque d'enlèvement dans les pays subsahariens. L'État français peut faire application de ces dispositions, la réquisition est formalisée par un décret.

A l'occasion de la guerre du Golfe en 1991, le décret n°91-42 du 14 janvier 1991 portant ouverture du droit de réquisition des compagnies aériennes françaises avait permis à l'État français de réquisitionner des personnes et des moyens matériels des compagnies aériennes et des compagnies d'armements maritimes françaises⁷¹².

Plus récemment, le décret n°2004-1190 du 10 novembre 2004 *portant ouverture du droit de réquisition des compagnies aériennes françaises*, en son article 1er, dispose que “*Les services*

711 Communication Protection des passagers aériens dans l'Union européenne, op., cit.

712 Décret n°91-42 du 14 janvier 1991 *portant ouverture du droit de réquisition des compagnies aériennes françaises*, publié au JO le 15 Janvier 1991, abrogé par le Décret n°93-389, du 18 mars 1993.

des compagnies aériennes françaises peuvent être mis en état de réquisition. Le cas échéant, les personnels nécessaires à l'exécution par priorité des missions prescrites en application de l'alinéa précédent peuvent être mis en état de réquisition". Ce décret n'a pas été abrogé, donc la réquisition des aéronefs ainsi que du personnel des compagnies aériennes peut toujours être soulevée en cas de tensions extérieures ou de risque pour la sûreté nationale.

La Commission demande également aux États membres d'envisager la réquisition d'aéronef, car c'est selon la résolution de 2009 du Parlement le moyen le plus efficace pour disposer rapidement d'un aéronef. La gestion de cette réquisition serait laissée aux organismes de réglementation pour rapatrier les passagers bloqués⁷¹³.

A l'heure actuelle, ces propositions ne sont que des pistes de travail, la proposition de modification du règlement n°261/2004 n'a pas inséré de disposition sur l'annulation de vol en cas de faillite, ce qui est regrettable contenu de l'aggravation croissante de la santé financière des compagnies à bas coûts. La concurrence exacerbée des compagnies conduit à l'élimination naturelle des compagnies les plus fragiles.

Dans cette section, il nous a été permis de voir une nouvelle fois l'apport de la jurisprudence communautaire dans l'élaboration du droit communautaire dérivé. Le juge communautaire interprète les dispositions du règlement n°261/2004 toujours en faveur des passagers. L'indemnisation du retard important au même titre que l'annulation de vol illustre cette volonté de garantir un niveau de protection élevé des passagers. Le juge a usé de la pratique de l'expérimentation pour imposer son raisonnement au législateur communautaire.

Parfois, les positions du juge ne tenaient pas compte de l'équilibre entre les intérêts des passagers et ceux des compagnies aériennes. Cette constante augmentation des droits des passagers présageait d'un « effet cliquet ». Mais le législateur n'a pas hésité à faire quelques ajustements afin de préserver les droits acquis par les passagers en matière de retard et d'annulation de vol. En effet, une protection optimale des droits des passagers passe nécessairement par une responsabilité encadrée.

Après avoir étudié le retard et les situations engendrant du retard affectant collectivement les passagers, il est important de s'intéresser aux situations qui affectent les passagers individuellement. Les passagers d'un même aéronef ne seront pas tous affectés, seulement un petit nombre ne pourra accéder à l'aéronef, on parle donc des cas relevant du refus d'embarquement.

713 Résolution 2009 du Parlement européen, sur les faillites des compagnies aériennes, op., cit.

Section 2 : Les situations génératrices de retard affectant individuellement les passagers : le refus d'embarquement

Nous allons étudier deux situations fréquentes dans le transport aérien de personnes qui amènent la compagnie aérienne à refuser l'embarquement de passagers alors que le vol n'est ni annulé ni retardé, mais il produira les mêmes effets que l'annulation ou le retard pour les individus concernés par le refus d'embarquement.

Le refus d'embarquement pour survente est le cas le plus fréquemment soulevé par les juridictions nationales (1§). Il existe également des situations où certaines compagnies n'hésitent pas à refuser l'accès à bord de l'aéronef aux personnes à mobilité réduite (2§).

1§ Le refus d'embarquement pour « surbooking »

Le droit communautaire est le seul à s'être intéressé à la spécificité du surbooking (A). La réparation et la prise en charge du surbooking sont communes à l'annulation de vol. Il est important de montrer en quoi l'absence de spécificité de cette pratique nuit aux passagers aériens (B).

A. La notion de surbooking : une exclusivité du droit communautaire

1. Le surbooking une pratique rentable pour le transporteur aérien mais inacceptable pour les passagers-consommateurs

a) Le surbooking, une forme élaborée de refus d'embarquement

Cette pratique consiste pour un transporteur aérien de vendre plus de places que la capacité de l'aéronef. Cet usage repose sur des statistiques et des probabilités élaborées par des cabinets spécialisés qui mettent en avant que sur un vol en moyenne il y a entre 20 et 25% de désistement.

François Bostnavaron explique que ce taux de désistement est dû à la gratuité de la réservation⁷¹⁴. Or aujourd'hui, la réservation et l'achat du billet se confondent au même moment en raison de la vente sur internet. Cette solution était certainement valable il y a une dizaine d'années, aujourd'hui, les personnes qui se présentent au comptoir d'embarquement

⁷¹⁴ François Bostnavaron, *Le surbooking, une pratique très rentable mais contestée*, *Le Monde* du dimanche 13 août 2000

ont réglé leurs billets en ligne sur le site du transporteur, d'un intermédiaire de voyage ou lors de l'achat dans un comptoir physique de la compagnie aérienne. Selon lui, les passagers étaient tenté de réserver plusieurs vols sur plusieurs compagnies avec différents horaires afin d'obtenir le maximum de possibilités⁷¹⁵.

Le surbooking permettrait de réguler le nombre effectif de passagers et d'assurer un taux de remplissage des aéronefs de 95%.

L'autre argument soulevé par les pro-surbooking est le coût des billets d'avion, si les compagnies ne vendaient pas plus de billets que ceux disponible, les billets seraient beaucoup plus cher. En effet, si les transporteurs n'avaient pas recours au surbooking, ils laisseraient des sièges inoccupés et compenseraient la baisse de leurs recettes par une augmentation de leurs tarifs⁷¹⁶.

La forte concurrence des compagnies aériennes et la place importante des transporteurs low-cost ont conduit à augmenter les coefficients de remplissage.

b) Une pratique injustifiée compte tenu des avancées technologiques en matière de réservation

La mise en place du système informatisé de réservation est une avancée considérable en matière de prévisibilité⁷¹⁷. Ce système informatisé contient des données concernant les horaires, les places disponibles, les tarifs et les services connexes avec ou sans des moyens permettant d'effectuer des réservations ou de délivrer des billets. Les transporteurs aériens, les agences de voyages, les intermédiaires ont accès à cette base d'information, ils peuvent connaître en temps réel le nombre de réservations dans un aéronef.

Le paiement anticipé des billets par la vente en ligne, la disparition progressive des comptoirs des compagnies aériennes dans les aéroports, ont virtualisé les échanges et les paiements. Cette innovation aurait du contraindre les compagnies aériennes à renoncer à cette pratique qui est injustifiée au regard du SIR.

Le SIR est un système uniquement en vigueur au sein de l'Union européenne, ce qui n'a pas dissuadé les transporteurs aériens communautaires à renoncer au surbooking. En effet, elles ne sont pas prêtes à abandonner la survente, celle-ci est assimilée à un refus d'embarquement et le règlement n°261/2004 prévoit un système de compensation pour les passagers confrontés

715 Ibid.

716 Manuella BOURASSIN, *Surbooking : les droits viennent aux passagers qui veillent, non à ceux qui dorment*, Lamy droit civil 2005, n°15

717 Partie sur le SIR chapitre 3

à une situation de surbooking.

2. Le droit du transporteur aérien de pratiquer le surbooking au regard du règlement n°261/2004

a) Le surbooking : longtemps tiraillé entre le droit commun et le droit communautaire

Tout comme l'annulation de vol, la Convention de Montréal ou de Varsovie n'ont pas cherché à dissocier le retard des autres situations qui génèrent du retard. La doctrine française est allée plus loin en estimant qu'en cas d'inexécution totale du contrat de transport, « *dont il n'est pas établi qu'il aurait pu avoir lieu grâce à un avion de remplacement, ne peut être assimilée à un retard dans l'exécution, au sens de l'art. 19 de la Convention de Varsovie* »⁷¹⁸. La carence du transporteur aérien et l'attribution de dommages-intérêts ne peuvent être appréciées qu'au regard du droit commun⁷¹⁹.

Face à ce vide juridique, le législateur européen a décidé d'intervenir en mettant en place en 1991 un système compensatoire pour refus d'embarquement dans les transports aériens réguliers⁷²⁰.

Le système de compensation pour refus d'embarquement obligeait le transporteur aérien à réacheminer le passager dans les meilleurs délais, ou dans une date ultérieure convenu avec ce dernier, avec la possibilité de procéder au remboursement en cas de refus de ces deux propositions⁷²¹. Cette assistance ouvrait également le droit au passager de percevoir une indemnité de 150 écus si la distance à effectuer est inférieure à 3500 kilomètres et 300 écus au delà⁷²².

Malgré ce système compensatoire, les tribunaux français choisissaient de s'en remettre au droit commun, en considérant le surbooking comme une inexécution contractuelle de nature dolosive.

Il y a eu un véritable rejet de ce règlement, car les juges y voyaient une soustraction au droit commun injustifiée, car l'inexécution contractuelle peut être résolue par une exécution forcée ou l'attribution de dommages-intérêts. Le droit allemand avait également analysé le surbooking au regard de son code civil BGB comme une inexécution du contrat de

718 CA Paris 30 mars 1990 D. 1990 IR 110

719 Ibid.

720 Cons. UE, règl. n° 295/91, 4 févr. 1991), établissant des règles communes relatives à un système de compensation pour refus d'embarquement dans les transports aériens réguliers JOCE du 8 Février 1991

721 Ibid article 4§1

722 Ibid, article 4§2

transport⁷²³.

b) La persévérance du législateur européen dans la mise en place d'un traitement systématisé du refus d'embarquement : le règlement n°261/2004

Malgré un système de compensation peu attractif, le règlement n°261/2004 s'en est fortement inspiré afin d'étendre à toutes les situations générant un retard une prise en charge et une indemnisation standardisée et immédiates pour les passagers concernés.

L'article 2j) du dit-règlement définit le refus d'embarquement « *comme le refus de transporter des passagers sur un vol, bien qu'ils se soient présentés à l'embarquement dans les conditions fixées à l'article 3, paragraphe 2, sauf s'il est raisonnablement justifié de refuser l'embarquement, notamment pour des raisons de santé, de sûreté ou de sécurité, ou de documents de voyages inadéquats* ».

Le recours au volontariat est privilégié dans une première phase, l'article 2k) définit le volontaire, « *comme une personne qui s'est présentée à l'embarquement dans les conditions fixées à l'article 3, paragraphe 2, et qui est prête à céder, à la demande du transporteur aérien, sa réservation confirmée, en échange de prestations* ».

Nous avons évoqué le fait qu'il n'existe pas une liste des personnes prioritaires qui ne doivent pas être concernées par le surbooking⁷²⁴. Une nouvelle fois, le législateur européen a choisi de ne pas interférer avec la pratique des compagnies aériennes, leur laissant le champ libre d'organiser par leurs soins une hiérarchisation des passagers.

L'article 4§1 prévoit que le transporteur aérien effectif qui envisage raisonnablement de refuser l'embarquement sur un vol, doit faire appel aux volontaires. Ces derniers acceptent de renoncer à leur réservation en échange de certaines prestations, « *suivant des modalités à convenir entre les passagers concernés et le transporteur aérien effectif. Les volontaires bénéficient, en plus des prestations mentionnées au présent paragraphe, d'une assistance conformément à l'article 8* ».

Donc les passagers volontaires bénéficient d'avantages spécifiques en plus du droit au remboursement et au réacheminement. Ces avantages varient selon les compagnies aériennes, par exemple Air France offre aux volontaires des collations, une somme d'argent disponible immédiatement, ainsi qu'une nuit d'hôtel si la durée d'attente est supérieure à cinq heures.

Quand le nombre de volontaire est insuffisant, le transporteur aérien est en droit de refuser

⁷²³ Nicolas DELEUZE, op., cit. p.207.

⁷²⁴ Pratique laissée aux compagnies aériennes à travers l'instauration d'un code volontaire.

l'accès à bord de l'aéronef contre la volonté des passagers⁷²⁵. Pourquoi le législateur européen a-t-il autorisé les compagnies aériennes à pratiquer le surbooking forcé, c'est-à-dire refusant l'embarquement à des passagers non volontaires ? Qu'en est-il de cette hyper-protection du passager aérien prônée par le législateur européen au regard des pratiques des compagnies aériennes. Au vue de l'ensemble des développements en matière d'annulation et de retard, le surbooking est la pratique la plus injustifiée mais également la moins bien protégée. La conclusion du contrat de transport aérien de personnes devient hypothétique, le passager n'est pas sûr d'embarquer malgré le respect des formalités et sa présence à l'heure pour l'enregistrement. Cette pratique porte atteinte à l'effectivité et la réalité du contrat de transport ce qui est inadmissible en matière de droit de la consommation. Le surbooking est confondu avec l'annulation de vol et le retard en ce qui concerne l'indemnisation des passagers.

3. L'assimilation du refus d'embarquement à l'annulation de vol dans l'indemnisation du passager non volontaire

a) L'indemnisation standardisée et immédiate du passager non volontaire

L'article 4§3 du règlement n°261/2004 dispose que si des passagers sont refusés à l'embarquement contre leur volonté, le transporteur aérien effectif indemnise immédiatement ces derniers conformément à l'article 7, et leur offre une assistance conformément aux articles 8 et 9.

L'indemnisation varie entre 250 euros et 600 euros en fonction des kilomètres à parcourir. Ce traitement systématisé paraît dérisoire au regard des gains générés par le surbooking. De plus il y a une rupture dans l'égalité de traitement entre les passagers ayant accepté de différer leurs voyages et ceux qui ont été contraint. En effet, les passagers sont attirés par des bons d'achat sur les vols de la compagnie aérienne, des compensations en liquide, ainsi que toutes sortes d'avantages.

Le surbooking est une véritable institution outre-atlantique, les compagnies Américain Airlines et Delta Airlines font appel au volontariat, des affiches sont disposées dans les aéroports pour recruter les volontaires⁷²⁶. Les passagers volontaires sont très bien indemnisés, les compagnies offrent des bons de voyages, une nuit d'hôtel, des espèces ainsi que d'autres prestations. Cette politique permet aux compagnies aériennes d'avoir un nombre suffisants de

⁷²⁵ Article 4§2 du règlement n°261/2004.

⁷²⁶ Eric CHOL, *les bonnes affaires du surbooking*, l'Express, 10 août 2000.

volontaires⁷²⁷.

Par ailleurs, le Département des Transports américain a mis en place une réglementation à destination des consommateurs à l'image de la réglementation communautaire.

La Phase I du *Enhancing Airline Passenger Protection* adoptée en 2009 prévoit qu'en matière de surbooking « *les passagers qui sont refusés doivent être traités avec égalité et de manière consistante, à les prévenir rapidement en cas de changement d'itinéraire, à leur fournir des services pour minimiser la gêne occasionnée par les annulations et les correspondances manquées et enfin, à répondre à leurs plaintes* »⁷²⁸.

La phase II du *Enhancing Airline Passenger Protection* est allée beaucoup plus loin dans son processus de protection des passagers. Le Département des Transports a augmenté l'indemnisation due aux passagers dont l'embarquement est refusé à cause du surbooking. Les indemnités variaient entre 400 USD et 800 USD en fonction de la durée du retard, aujourd'hui, les sommes sont comprises entre 650 USD et 1 300 USD⁷²⁹. Cette réglementation est beaucoup plus aboutie que le règlement n°261/2004, la mise en place d'une protection spécifique des passagers victimes de surbooking est une avancée considérable. De plus, la Phase II a étendu ces exigences aux vols internationaux, les transporteurs étrangers sont également soumis à cette réglementation. Les transporteurs avaient soulevé le risque de contrariété avec la réglementation communautaire⁷³⁰.

Nous rejoignons les propos de Christophe Kende qui voit cette réglementation comme la plus exhaustive en matière de protection des consommateurs dans le domaine aéronautique⁷³¹.

Ces règles américaines montrent l'insuffisance de la réglementation communautaire en matière de surbooking. La mise en place d'une indemnisation spécifique et élevée par rapport aux standards européens démontre que le surbooking est une pratique qu'il convient de dissocier du retard et de l'annulation de vol.

La réglementation américaine a bien compris que le surbooking est une gêne pour les passagers qui ne sont pas volontaires. De plus, les compagnies aériennes ont opté pour un traitement inégal des passagers en situation de surbooking.

Le surbooking qui offre des compensations intéressantes à des passagers volontaires doit être le seul cas autorisé par le législateur européen. Le surbooking forcé peut générer des dommages supplémentaires qui ne peuvent être couverts par la seule indemnité forfaitaire et

⁷²⁷ Ibid.

⁷²⁸ *Enhancing Airline Passenger*, Plan de services pour les consommateurs (14 CFR § 259.5), réglementation du Département des Transports américain, cité dans le Panorama des Transports de Christophe Kende, Revue de droit des transports n° 4, Octobre 2012, chron. 8

⁷²⁹ 14 CFR § 250, ibid.

⁷³⁰ Christophe KENDE, *Développements récents en droit américain des transports*. - Janvier 2011 – Octobre 2012, Revue de droit des transports n° 4, Octobre 2012, chron. 8

⁷³¹ Ibid.

standardisée du règlement n°261/2004. Le droit commun recouvre sa compétence au regard de l'article 13 du dit-règlement et du principe de réparation intégrale.

b) Le recours au droit commun pour l'obtention de l'indemnisation intégrale du préjudice

Faut-il prouver la faute du transporteur aérien ou simplement établir le lien de causalité entre le dommage et le refus d'embarquement ? Le droit commun ne vient plus interpréter la nature du surbooking, il vient évaluer les dommages subis par les passagers. Dans un arrêt de la Cour d'appel de Paris du 22 janvier 2002, les juges ont été amenés à vérifier le bien fondé de la demande d'un avocat qui avait accepté la compensation de la compagnie aérienne pour le surbooking. Il a agi sur le fondement de l'article 9 du règlement de 1991 qui prévoyait que ces dispositions s'appliquent sans préjudice d'un recours ultérieur devant les juridictions compétentes⁷³². La faute du transporteur, si cette faute existe, ne sera analysée qu'à l'occasion d'un recours, le règlement mettant en place un système de compensation automatique⁷³³. La Cour d'appel considéra que le voyageur « *ne justifiait d'aucune perte de contrat ou de client et que la compagnie aérienne l'avait correctement dédommagé en appliquant le règlement communautaire du 4 février 1991 prévu à cet effet* »⁷³⁴.

Les tribunaux français estiment que les indemnités données au regard du règlement n°261/2004 suffisent en l'absence de dommage. En effet dans une décision récente de la Cour d'appel de Rennes, les juges ont vu que « *le risque de surbooking à son arrivée à l'aéroport de Paris pour le voyage aller ne lui a causé ni préjudice matériel ni retard* »⁷³⁵.

A contrario, quand les dommages sont importants, les juges évaluent tous les postes de préjudices. La Cour d'appel de Versailles du 10 novembre 2000 considéra qu'une agence de voyages dont les clients se sont vus opposer un surbooking, doivent être intégralement indemnisés par celle-ci, « *des préjudice moraux et d'agrément, directs et certains, en raison de la privation de leurs vacances qu'ils avaient pris soin d'organiser plusieurs mois à l'avance* »⁷³⁶. Libre ensuite à l'agence de voyage de faire appel à sa garantie pour le manquement contractuel d'un de ces prestataires, la compagnie aérienne qui a refusé les clients de l'agence de voyages malgré la réservation.

⁷³² Il s'agit du même article 13 du règlement n°261/2004 qui permet au passager d'agir devant les tribunaux ultérieurement au paiement

⁷³³ Isabelle BON-GARCIN, *Panorama, les Transports, contrats et responsabilité*, n°29 et 30, La Semaine Juridique Entreprise et Affaires n° 41, 10 Octobre 2002, 1466

⁷³⁴ Ibid.

⁷³⁵ Cour d'appel Rennes Chambre 2 16 Mars 2012 N° 154, 10/03930, *Thomas Cook c/ Mr. Lambert*

⁷³⁶ CA Versailles 10 novembre 2000, Recueil Dalloz 2000, p.307.

Le droit interne intervient de manière complémentaire au droit communautaire afin de garantir la réparation intégrale des dommages résultant du surbooking⁷³⁷.

Le système de compensation instauré par le règlement n°264/2004 élimine toute recherche de la faute, cette objectivation de la responsabilité est certes un avantage pour les passagers, qui peuvent dès le refus d'embarquement prétendre à une indemnisation ainsi qu'une prise en charge. Mais qu'est-il de la pratique en elle-même ?

Autorisée par le règlement, elle est en contradiction totale avec la protection des droits des passagers aériens. Le surbooking est une pratique néfaste au regard du droit de la consommation.

B. Les effets pervers de la responsabilité objective et systématisée en matière de refus d'embarquement

1. L'analyse macroéconomique du surbooking

Il est important de comprendre les motivations économiques qui conduisent les compagnies aériennes à pratiquer le surbooking. L'ouverture du secteur à la concurrence a entraîné une véritable guerre des prix dans un premier temps. Mais ce comportement n'était pas viable à court terme puisque les revenus générés ne permettaient de couvrir les frais de fonctionnement. Le yield management ou revenue management vient rompre cette pratique en recherchant une optimisation des prix. Auparavant les compagnies aériennes souhaitaient remplir la capacité totale des aéronefs à n'importe quel prix, avec ce nouveau modèle de gestion, l'offre et de la demande se fondent sur une action simultanée sur le tarif et la capacité de l'aéronef⁷³⁸.

Pour les théoriciens du yield management, cette capacité fixe est une véritable contrainte économique, « *vous ne pouvez ni enlever un siège vide, au départ de l'avion, ni faire voyager des passagers supplémentaires debout ou en ajoutant des sièges si la demande est forte* »⁷³⁹.

Le yield management repose sur des leviers afin d'assurer cette optimisation de la capacité fixe. L'une des composantes du yield management est la surréservation. Elle consiste à anticiper des annulations tardives, c'est-à-dire quelques heures avant le départ ou la non-présentation des passagers qui avaient réservé. Ces projections des annulations ou les non-présentation s'appuient sur l'émergence des systèmes informatisés de réservations (SIR). Les compagnies

⁷³⁷ Cf partie sur la complémentarité des sources.

⁷³⁸ Patrick LEGOHEREL, Elisabeth POUTHIER, Revenue management, éd. Dunod, 2011, p.3.

⁷³⁹ Ibid, p. 5.

ont progressivement édité des logiciels d'anticipation et de planification qui permettaient d'établir le taux de surbooking à appliquer pour obtenir le meilleur taux de remplissage⁷⁴⁰. Le taux optimal repose sur l'équilibre suivant : le nombre des surréservations compensent en volume les passagers qui ne se sont pas présentés⁷⁴¹. Le risque pour le transporteur est que le coût généré par un refus d'embarquement d'un passager soit supérieur au gain de la surréservation, en raison des frais supplémentaires en terme d'hébergement. En 1978, le Civil Aeronautics Board sanctionne le surbooking, et une pénalité correspond à deux fois le prix du billet d'avion. Cette somme est versée aux passagers en compensation, c'est une forme de sanction civile ou de dommages-intérêts punitifs. Cette réglementation impactait directement les modèles économiques de yield management. En 1979, l'économiste Robert J. GERBRACHT pour la compagnie Continental Airlines a élaboré un théorème reposant sur la recherche d'un taux acceptable de surréservation. Le revenue management fonctionne actuellement selon ces concepteurs sur ce « taux acceptable de surréservation », qui compense les passagers présents et ceux non présents mais qui assure également un bénéfice marginal. Cette vision de la surréservation comme un moyen de maximisation du revenu affecte la relation contractuelle avec le passager.

Il convient de s'intéresser à la légalité juridique de ce fonctionnement managérial. Il n'existe aucun texte en droit interne de nature législative ou réglementaire qui traite du yield management. Ce vide juridique profite aux compagnies aériennes, un encadrement de cette pratique pourrait permettre d'atténuer voire de faire disparaître cet outil de maximisation du profit. Pour certains, le yield management a été consacré dans la loi de modernisation de l'économie du 4 août 2008 à l'article 92 « Les sixième et septième alinéas de l'article L. 441-6 du code de commerce sont ainsi rédigés : « *Les conditions générales de vente peuvent être différenciées selon les catégories d'acheteurs de produits ou de demandeurs de prestation de services.* » . Dans le rapport du député Hervé Mariton, sur la politique tarifaire de la SNCF, il considère que « *Bien que la loi de modernisation de l'économie n'ait pas visé explicitement le cas du yield management, on ne peut qu'être frappé par le fait que l'article 92 prend en compte une diversité de situations, dont potentiellement celle du yield management* »⁷⁴². Cette remarque n'est pas juridiquement pertinente, car il n'y a pas de renvoi explicite à la pratique du yield management dans la loi de modernisation de l'économie⁷⁴³.

740 Myriam DECKER, Structures et stratégies des compagnies aériennes à bas coûts, « les turbulences du low-cost » dans le ciel européen, éd. L'harmattan, 2005, p.67., Alain CURNANEL, op., cit, p.54.

741 Plusieurs modèles économiques ont été envisagés successivement. En 1958 W. BECKERMANN a mis en avant que plus le taux de surréservation est élevé plus la probabilité d'avoir des refusés-reservés est forte et le risque de gâchis est faible.

742 Hervé MARITON, Rapport d'information de l'Assemblée Nationale n°1161 par la commission des finances, de l'économie générale et du plan, sur la politique tarifaire de la SNCF, du 15 octobre 2008, p.29.

743 La SNCF commence à recourir à la pratique de la surréservation avec le yield management., ibid p.25 en

L'introduction d'une sanction privée n'avait pas eu un impact sur l'abandon de cette pratique aux États-Unis. Car le paiement des indemnités est un coût incorporé dans l'élaboration du taux de surréservation.

2. L'impact de la disparition de la faute dans l'analyse du surbooking

a) Une jurisprudence française longtemps défavorable au surbooking assimilé à une faute dolosive

Cette interrogation montre les limites de la responsabilité objective, la mise en place de mesures standardisées et immédiates permet certes une meilleure prise en charge des passagers en cas de refus d'embarquement, mais qu'en est-il de la faute du transporteur aérien ?

Dans une décision de la Cour d'appel de Paris du 15 septembre 1992 les juges ont considéré qu'en pratiquant une politique de surréservation, le transporteur s'est mis, *« consciemment, dans l'impossibilité d'honorer ses obligations contractuelles, il s'est rendu coupable d'un dol et ne peut, dans ces conditions, se prévaloir de ses clauses limitatives »*⁷⁴⁴.

La vente de billets d'avion au-delà de sa capacité constitue une faute dolosive, car le transporteur se soustrait à son obligation sciemment, *« mais bizarrement la Cour ne fait pas allusion à une quelconque intention de nuire qui pourtant caractérise la faute dolosive »*⁷⁴⁵.

Depuis, une célèbre décision de la Cour de Cassation du 4 février 1969 qui consacra que la faute dolosive était constituée lorsque le débiteur de l'obligation, *« de propos délibéré, se refusait à exécuter ses obligations contractuelles, même si ce refus n'était pas dicté par l'intention de nuire à son cocontractant »*⁷⁴⁶. Donc par cet arrêt de la Cour d'appel, les juges n'étaient nullement contraints de prouver l'intention de la compagnie aérienne de nuire aux passagers aériens.

Ce comportement est seulement guidé par une volonté **de rentabilité** toujours plus forte, et non d'une véritable soustraction du débiteur à son obligation de déplacement.

En effet, l'inexécution est ajournée, différée mais en aucun cas le transporteur ne refuse d'exécuter son obligation. Donc, les dommages qui peuvent être imputables au surbooking, sont similaires aux dommages consécutifs à une annulation de vol ou de retard, la perte de

s'inspirant du modèle des compagnies aériennes.

744 CA Paris 15 septembre 1992, Dalloz 1993 p.98, Note de Philippe DELEBECQUE.

745 Ibid.

746 Cass., civ. 1re, 4 février 1969, Gazette du Palais 1969., 1.204

salaire, le préjudice moral, tout en n'indemnisant que le dommage prévisible⁷⁴⁷. La faute n'aura aucune incidence sur la poursuite du voyage.

b) Le surbooking : un manquement à l'obligation de loyauté contractuelle ignorée par la nouvelle jurisprudence.

L'admission du surbooking rend l'obligation d'acheminement conditionnelle, l'article 1134 alinéa 3 du code civil, dispose que les conventions légalement formées doivent être exécutées de bonne foi.

Le surbooking est une pratique qui est contradictoire avec l'obligation essentielle du transporteur aérien d'acheminer des passagers. La sanction des comportements contradictoires du professionnel envers un consommateur est nécessaire pour dissuader son usage. 'Éric Bazin considère que c'est l'article 1134 alinéa 3 qui permet d'interdire les comportements contradictoires de certains professionnels, le surbooking des compagnies aériennes et la surréservation des hôteliers⁷⁴⁸.

Le refus d'embarquer des passagers qui disposent d'une réservation est fautif sauf si le transporteur aérien prouve que **les passagers en question sont en retard**.

Une décision de la Cour de Cassation du 13 juillet 2004⁷⁴⁹ s'est intéressée à cette épineuse question du surbooking des retardataires. En effet, les premiers passagers sont **sûrs** d'obtenir une place à bord de l'aéronef, les retardataires ne sont pas des personnes qui se sont présentées après l'heure d'embarquement, mais simplement **après qu'il n'y a plus de place à bord de l'aéronef**.

Dans cette espèce, les époux étaient arrivés à 7h50 alors que le vol était prévu pour 08h20, cette situation s'apparente à un timing serré mais la compagnie a refusé l'embarquement au motif que le couple était en retard. Ces derniers ont appris ultérieurement qu'il s'agissait d'un surbooking.

La compagnie aérien a produit le listing des passagers qui démontrait le retard des époux, cette preuve a écarté la responsabilité du transporteur aérien. Cet arrêt a été très critiqué, car le fait pour la compagnie aérienne d'éditer un listing comme une valeur probatoire contrevient au principe que « *nul ne peut se constituer de preuve à lui-même* »⁷⁵⁰.

Les juges ont estimé raisonnable de présumer que le non-enregistrement résultait d'une arrivée tardive. Dès lors, il incombait aux époux de combattre cette présomption et de fournir au juge

747 Cf partie sur le dommage recours

748 Eric BAZIN, *L'exigence de loyauté dans les contrats de consommation*, Rev. Lamy Droit des affaires, n°31, p.127-131

749 Cass. 1^{re} civ., 13 juillet 2004, BTL 2004, 3034.

750 Nicolas LEGER, *De la nécessité d'arriver à l'heure*, Recueil Dalloz 2004, p.2524, voir également Manuella BOURASSIN, op., cit.

des éléments de preuve de nature à justifier leur présence au comptoir d'enregistrement avant l'heure limite prévue⁷⁵¹. Mais la recherche de ces éléments de preuves se révèlent être difficile, les titres de transport ou une facture de taxi peuvent-ils constituer une preuve suffisante face à un listing informatisé d'une grande compagnie aérienne ? L'existence d'un déséquilibre dans l'établissement de la preuve entre le transporteur aérien et le passager est une source supplémentaire de difficulté pour les consommateurs qui souhaitent faire valoir leurs droits. Cette décision affecte tant la loyauté contractuelle que la loyauté de la preuve.

Une autre décision de la Cour de cassation du 18 mai 2005 a estimé que c'est à l'assisteur de vérifier « l'effectivité du titre de transport délivré »⁷⁵². Dans cette espèce, un client d'un voyage à forfait disposant d'une garantie rapatriement a demandé sa mise en œuvre en raison de l'hospitalisation de son père. Mondial Assistance a réservé un vol conformément à son obligation contractuelle. Le passager se voit refuser l'accès à bord de l'aéronef en raison d'un surbooking. Le retard doit être indemnisé par l'assisteur en raison du rapport contractuel existant, ce qui ne pose aucune difficulté d'indemnisation pour le passager. Le problème réside dans l'obligation mise à la charge de l'assisteur de vérifier l'effectivité du titre de transport. Il s'agit d'une aberration totale, car le surbooking intervient au moment de l'embarquement et l'assisteur est dans l'impossibilité de connaître l'issue des réservations qu'il a effectués pour le compte du passager.

Comment connaître l'effectivité du titre de transport ? Une nouvelle fois la Cour de cassation s'est retranché derrière des motifs inopérants. Il s'agit d'un non-sens puisque le surbooking conduit à rendre tous les billets d'avion achetés hypothétiques, et pas seulement ceux acquis par l'assisteur.

La jurisprudence va-t-elle également demander au passager surbooké (c'est-à-dire celui qui a reversé par ses propres moyens un billet de transport) son manque de diligence dans l'effectivité de son titre de transport ?

Nous rejoignons les propos de Bénédicte Piganeau-Desmaisons qui estime que cette décision est très inquiétante pour les compagnies d'assistance qui n'ont aucune emprise sur les pratiques de surbooking des compagnies aériennes⁷⁵³. Il est évident qu'au même titre les agences de voyages et les intermédiaires de voyages n'ont aucune visibilité sur l'embarquement effectif de leurs clients.

Le surbooking est une pratique qui affecte tant les passagers que les prestataires qui font appel

751 Nicolas Léger, *De la nécessité d'arriver à l'heure*, Recueil Dalloz 2004, p.2524

752 Cass. 1re civ., 18 mai 2005, n° 02-12.689, FS-P+B, *Sté Mondial assistance c/ Landry et autres* : [Juris-Data n° 2005-028418](#) (Rejet du pourvoi c/ CA Toulouse, 2e ch., 1re sect., 16 janv. 2002)

753 Bénédicte PIGANEAU-DESMAISONS, *Obligations de l'assisteur*, Responsabilité civile et assurances n° 7, Juillet 2005, comm. 232

à une compagnie aérienne. Les dommages sont beaucoup trop étendus, mais ce qui risque d'accentuer cette pratique, c'est l'absence de sanction dissuasive pour l'éradiquer.

2. Le surbooking : la faute lucrative par excellence

a) La définition de la faute lucrative

La faute lucrative est celle qui laisse à son auteur une marge suffisante une fois le paiement des dommages-intérêts, pour qu'il n'ait aucune raison économique de ne pas la commettre même s'il a des raisons morales⁷⁵⁴. Le droit français n'a pas consacré de disposition particulière relative à la faute lucrative. La Cour de Cassation a donné une place à la faute lucrative en droit maritime uniquement à propos des clauses limitatives de responsabilité dans les contrats d'affrètement⁷⁵⁵.

Daniel Fasquelle explique l'augmentation des fautes lucratives par deux phénomènes : le premier est à la responsabilisation croissante des acteurs économiques, le second la société marchande qui entraîne une « *patrimonialisation de la personne humaine* »⁷⁵⁶. Il cite également le rôle important joué par le développement de la consommation de masse, dans l'émergence de nouvelles fautes lucratives.

Paradoxalement, cette augmentation des fautes lucratives n'a eu **aucun effet** sur le droit civil. Cette absence de réaction est-elle totale ?

Le droit de la concurrence permet à l'Autorité de la concurrence et à la Commission européenne de sanctionner les pratiques anticoncurrentielles par des amendes. Mais la pratique des opérateurs économiques était la suivante, le paiement de cette amende était considéré comme un coût dérisoire au regard des gains générés par les pratiques anticoncurrentielles. L'amende devient un coût fixe au même titre que les autres coûts fixés liés au fonctionnement d'une entreprise. L'amende est peu dissuasive, c'est pour cette raison que la loi sur les nouvelles régulations économiques du 15 mai 2001 a modifié l'assiette et le plafond de la sanction pécuniaire de façon à renforcer celle-ci et déjouer ainsi les calculs des entreprises⁷⁵⁷.

754 B. STARK, H. ROLAND et L. BOYER, *Obligations, 1. Responsabilité délictuelle*, 5^e éd., 1996, Litec, spéc. n° 1335.

755 Daniel FASQUELLE, *L'existence de fautes lucratives en droit français*, Petites affiches, 20 novembre 2002 n° 232, P. 27

756 Ibid.

757 Ibid.

Longtemps, la faute lucrative était appréciée seulement en matière de responsabilité délictuelle, mais son existence dans le domaine contractuel est difficile à cerner.

Daniel Fasquelle voit la faute lucrative contractuelle dans les rapports de force déséquilibrés. Notamment dans les contrats entre professionnels et consommateurs, la faute consiste à tirer profit de ce déséquilibre. La faute lucrative repose sur un gain de l'auteur de la faute. En effet l'auteur de la faute est convaincu que le gain sera supérieur au montant de la réparation intégrale à verser.

Le surbooking est une faute lucrative par excellence, le contrat de transport aérien de personnes est un contrat d'adhésion, le passager-consommateur accepte le contrat sans avoir la possibilité de négocier les clauses contenues dans les conditions générales de transport. Le surbooking repose sur un calcul savant permis par des coefficients de remplissage des aéronefs. Ce gain est incontestablement supérieur aux sommes versés au titre du règlement n°261/2004, l'absence de réglementation dissuasive permet aux compagnies aériennes de continuer à pratiquer le surbooking.

Phillipe Delebecque considère le surbooking comme une faute lucrative qui fait sortir le transporteur aérien de son rapport contractuel avec le passager. En raison de cette éviction du cadre contractuelle, la compagnie aérienne ne doit pas être en mesure d'opposer les clauses limitatives de responsabilité, puisqu'il y a dol⁷⁵⁸. Cette solution est valable pour un passager qui agit au regard de la Convention de Montréal ou de Varsovie.

Mais le règlement n°261/2004 a instauré des mesures standardisées et immédiates d'indemnisation et de prise en charge des passagers en cas de refus d'embarquement. Cette procédure a en réalité favorisé la pratique du surbooking. Le gain escompté par billet d'avion est supérieur aux indemnisations prévues par le règlement qui sont comprises entre 250 et 600 euros.

b) Les solutions envisageables afin de réduire la pratique du surbooking.

Une première solution à envisager repose sur le gain escompté par la compagnie aérienne. Dans le cas de la décision de la Cour d'appel de Paris du 15 septembre 1992, les juges considèrent que l'existence de cette faute lucrative entraînait la disparition des clauses limitatives de responsabilité. Donc ils étaient en mesure d'indemniser tous les postes de préjudices : moral, matériel d'agrément.

⁷⁵⁸ Philippe DELEBECQUE *Le choix d'une politique commerciale de surréservation par un transporteur aérien est constitutif d'un dol pour ceux des passagers à l'égard desquels le transporteur s'est mis consciemment dans l'impossibilité d'honorer ses obligations contractuelles*, Recueil Dalloz 1993 p. 98

Cette impossibilité d'invoquer les limitations de responsabilité du transporteur aérien, n'est pas suffisante. En effet, les juges du fond peuvent allouer des dommages-intérêts importants, avec le risque d'un rappel à l'ordre de la Cour de Cassation, car le droit français ne permet pas l'attribution des dommages-intérêts punitifs.

Rappelons que le groupe de travail de François Terré « *Pour une réforme du droit de la responsabilité civile* », avait proposé « *que lorsque l'auteur du dommage aura commis intentionnellement une faute lucrative, le juge aura la faculté d'accorder, par une décision spécialement motivée, le montant du profit retiré par le défendeur plutôt que la réparation du préjudice subi par le demandeur. La part excédant la somme qu'aurait reçue le demandeur au titre des dommages-intérêts compensatoires ne peut être couverte par une assurance de responsabilité* »⁷⁵⁹.

Cette disposition introduit des dommages-intérêts punitifs afin de dissuader certains opérateurs économiques de réitérer la pratique des fautes lucratives. La remise du gain escompté à la victime et l'impossibilité pour le responsable de pouvoir couvrir cette indemnisation au regard de son assurance responsabilité civile. Il s'agit de faire peser intégralement le poids financier de la faute lucrative sur son auteur.

En matière de surbooking, cette disposition aurait permis de réduire sensiblement le recours à cette pratique. En effet, les compagnies n'auraient plus intérêt à vendre des billets au delà de la capacité des aéronefs, en raison du risque de perdre le gain escompté devant les tribunaux.

Les dommages-intérêts punitifs sont certes source d'insécurité juridique, mais pas autant que la pratique du surbooking qui porte atteinte à l'effectivité et la réalité du contrat de transport.

Le surbooking est favorisé par la faible part des passagers aériens qui vont agir en justice pour revendiquer leurs droits. Un député de l'Assemblée nationale en 2008 a attiré l'attention du Ministre de la justice sur la nécessité d'introduire en droit français l'action de groupe⁷⁶⁰. Il cite le surbooking comme un comportement néfaste pour les consommateurs qui pourrait être combattu par ces derniers grâce au recours collectif. En effet, les passagers sont démunis face à cette pratique qui cause un préjudice dont le montant est trop faible pour justifier une action individuelle en justice.

Une action de groupe des passagers victimes de surbooking n'aura pas le même impact que des actions dissociées, Daniel Fasquelle **pense** que l'action de masse découragerait un grand nombre de fautes lucratives.

Les députés ont adopté le 3 juillet 2013, en première lecture, le projet de loi sur la

⁷⁵⁹ Groupe de Travail Terré pour une réforme du droit de la responsabilité, François Terré, Dalloz 2011, article 54, n°191 et suivant.

⁷⁶⁰ Actions de groupe et protection du consommateur, Revue de droit des transports n° 3, Mars 2008, alerte 36, Rép. min. n° 9218 : JOAN, 22 janv. 2008, p. 596

consommation, qui contient la fameuse « action de groupe »⁷⁶¹. Benoit Hamon explique que plusieurs consommateurs victimes de la même pratique illégale pourront confier à une association de consommateurs compétente le soin de constituer le dossier, puis d'introduire l'action en justice⁷⁶².

L'objectif est que les consommateurs lésés puissent par ce recours collectif obtenir réparation du préjudice subi. Par ailleurs, il considère que « *les montants concernés, pris dans leur ensemble, pourront représenter des sommes importantes* »⁷⁶³. Cette remarque laisse à penser que les juges auront la possibilité d'octroyer des dommages-intérêts punitifs. Cette introduction indirecte des dommages-intérêts compensatoires est une première en droit français. *L'action de groupe aura pour effet de réinjecter ces montants, indûment captés, vers les consommateurs plutôt que d'alimenter la rente*⁷⁶⁴. La redistribution des sommes indûment perçues est un indice supplémentaire de l'avancement du droit français vers l'introduction des dommages-intérêts punitifs, qui sont justifiés comme une peine privée par le gouvernement. Ce dernier aurait pu choisir d'infliger des amendes, mais la redistribution des sommes illégalement perçues s'inscrit dans une volonté de renforcement des droits des consommateurs.

Le droit français est en bonne voie pour sanctionner à long terme la pratique du surbooking. A contrario, le droit communautaire dans sa proposition de modification du règlement n°261/2004 n'a pas donné suite aux questions des parlementaires européens en matière de surbooking.

Le droit communautaire qui est à l'accoutumé réactif est resté silencieux sur la possibilité de sanctionner par des amendes importantes les compagnies aériennes en raison de cette pratique.

L'autre pratique rependue dans le transport aérien est le refus d'embarquement des personnes à mobilité réduite. Ce phénomène s'est accentué ces dernières années malgré un règlement communautaire.

761 [Projet de loi](#) relatif à la consommation, n° 1015, déposé le 2 mai 2013, adopté en première lecture à l'AN le 3 juillet 2013, article 1er Article 1er « Création d'une procédure d'action de groupe afin de permettre la réparation de dommages subis par les consommateurs du fait de pratiques illicites de professionnels, telles que des pratiques anticoncurrentielles ou des manquements contractuels ».

762 Benoît HAMON, *Renforcer les droits des consommateurs*, Portail du gouvernement, le 4 juillet 2013

763 Ibid.

764 Ibid.

2§ Le refus d'embarquement des personnes à mobilité réduite

A. Le règlement (CE) n° [1107/2006](#) du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006, concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens

1. Le droit d'accès des personnes handicapées ou à mobilité réduite à bord de l'aéronef

Il convient avant tout approfondissement du sujet de définir le passager aérien PHMR. L'article 2 définit la personne handicapée ou personne à mobilité réduite « *comme toute personne dont la mobilité est réduite, lors de l'usage d'un moyen de transport, en raison de tout handicap physique (sensoriel ou moteur, permanent ou temporaire) ou de tout handicap ou déficience intellectuels, ou de toute autre cause de handicap, ou de l'âge, et dont la situation requiert une attention appropriée et l'adaptation à ses besoins particuliers du service mis à la disposition de tous les passagers* ».

L'article 3 du dit-règlement consacre un droit au transport aux PHRM, il est interdit de refuser une réservation, de délivrer ou de fournir un titre de transport ou de refuser l'embarquement des PHMR ou encore de demander un supplément tarifaire lors de la réservation en raison du handicap.

L'article 7 prévoit une assistance spécifique due par le transporteur et l'entité gestionnaire de l'aéroport pour assurer l'acheminement de la personne à bord de l'aéronef. De plus l'entité gestionnaire de l'aéroport doit informer l'aéroport de destination de l'arrivée d'une personne à mobilité réduite pour la mise en place du service d'assistance.

Le dispositif mis en place par ce règlement est conforme au principe de non-discrimination et d'égalité de traitement entre les passagers consacré par le règlement n°261/2004.

2. La possibilité de refuser l'accès aux PHMR sous certaines conditions

L'article 4 du règlement n°1107/2006 permet aux transporteurs aériens de refuser des PHRM pour des raisons de sécurité, ou si l'accès à bord de l'aéronef est impossible à la PHRM.

Concernant la sécurité, le transporteur aérien est contraint de respecter les exigences de sécurité applicables, en droit international, en droit communautaire, ou par le droit national ou par les autorités qui lui ont délivré son autorisation d'exploitation.

Pour que le transporteur soit exonéré de son obligation de transport de la PHRM, le refus d'embarquement doit intervenir dans les cinq jours ouvrés après la demande de réservation⁷⁶⁵.

En cas de refus, le transporteur doit cependant trouver une solution pour le PHRM, ce qui lui ouvre le droit à un réacheminement ou au remboursement au regard de l'article 8 règlement n°261/2004.

Ce règlement a été conçu pour éviter que des PHRM ne se voient refuser l'embarquement au moment de prendre l'aéronef d'où le délai des cinq jours.

Or, la jurisprudence et le rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil relatif au fonctionnement et aux effets du Règlement (CE) N° 1107/2006 du 11 avril 2011, montrent une réalité tout autre sur l'application de ces dispositions par les compagnies aériennes.

B. Un règlement peu dissuasif et mal appliqué par les transporteurs aériens

1. L'efficacité du règlement mise à mal par la dérogation sur le fondement de sécurité

Les compagnies aériennes se retranchent derrière cette exigence de sécurité pour refuser la réservation ou l'embarquement des PHRM⁷⁶⁶. Or, elles ne justifient pas ces règles au regard d'un droit existant. La Commission demande aux États membres d'établir une liste des exigences de sécurité servant de base à un refus de transport. Le but est de permettre une meilleure

compréhension, mais au-delà d'aboutir à long terme à une harmonisation progressive des pratiques⁷⁶⁷. La France a demandé à la DGAC d'établir des interprétations des différents textes applicables en matière de sécurité à la lumière du règlement n°1107/2007. *Une instruction du 26 juin 2008, prévoit que « les passagers à mobilité réduite ne devraient pas être assis près d'une issue de secours, ou que dans le cas où le nombre de passagers à mobilité réduite représente une proportion importante du nombre total de passagers transportés, le nombre de PMR ne devrait pas dépasser le nombre des personnes valides capables de les assister en cas d'évacuation d'urgence »*⁷⁶⁸.

⁷⁶⁵ Article 4§4 du règlement n°1107/2006

⁷⁶⁶ COM(2011) 166 final, RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN ET AU CONSEIL relatif au fonctionnement et aux effets du Règlement (CE) N° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens, du 11 avril 2011.

⁷⁶⁷ Ibid, p.6.

⁷⁶⁸ Réponse du Ministre des Transports à la Question écrite n° 131253 du 27 mars 2012, publié au JO du 15 mai 2012.

Cette réponse vient dissiper les doutes sur la validité de certaines justifications invoqués par des transporteurs aériens. La presse avait relayé de nombreux refus d'embarquement de PHMR par la compagnie low-cost Easyjet. Le 13 janvier 2012 cette dernière a été condamnée à 70 000 euros d'amende par le tribunal correctionnel de Bobigny pour avoir refusé l'accès d'un avion à trois personnes handicapées non accompagnées⁷⁶⁹. La Cour d'appel a confirmé la condamnation d'Easyjet le 5 février 2013, la compagnie a décidé de se pourvoir en cassation⁷⁷⁰.

Easyjet soulevait que la présence de PHRM non accompagnées était un risque pour la sécurité de l'ensemble des passagers de l'aéronef. Elle soutient que l'obligation d'évacuer un aéronef en 60 secondes est impossible à réaliser avec des PHRM non accompagnés. Ce motif a été considéré comme inopérant, ainsi que l'obligation d'être accompagnée.

Or, le règlement n°1107/2006 n'oblige nullement la PHRM à être accompagné, cette pratique est à rapprocher avec l'interdiction de facturer des coûts supplémentaires en **raison du handicap du passager**.

2. La nécessité d'instaurer des règles de sécurité dissociées de l'obligation d'assistance à bord de l'aéronef.

Les compagnies aériennes refusent les PHRM pour des fausses raisons de sécurité. En effet, le règlement prévoit une assistance des passagers durant la période de transport effectif, par exemple pour se déplacer ou pour accéder aux commodités⁷⁷¹. La communication de la Commission estime que certaines situations doivent être néanmoins **clarifiées**. L'incapacité à comprendre les consignes de sécurité données par l'équipage, l'incapacité à exécuter seul les gestes de sécurité (attacher, détacher sa ceinture de sécurité, saisir et ajuster le masque à oxygène ou le gilet de sauvetage), l'incapacité à participer, même de façon limitée, à sa propre évacuation, l'incapacité de s'administrer seul des soins ou un traitement médical nécessaire durant le vol, sont autant de situations qui nécessitent la présence à bord d'un accompagnateur. La communication ne s'est pas intéressée à la compétence éventuelle que doit avoir cet accompagnateur. En effet, un individu lambda n'est pas en mesure d'administrer des soins. Faut-il envisager l'apparition d'un personnel navigant spécifique pour le traitement des PHM. Comme dans le cas d'un rapatriement sanitaire, le passager est accompagné d'un médecin ou d'un infirmier.

⁷⁶⁹ *EasyJet, condamnée pour discrimination envers des passagers handicapés*, le Monde.fr, du 13 janvier 2012

⁷⁷⁰ Refus d'embarquer des handicapés: Easyjet de nouveau condamnée, L'express.fr, du 05 février 2013.

⁷⁷¹ L'annexe du règlement n°1107/2006 prévoit cette exigence.

La Commission affirme « *que les transporteurs aériens doivent mettre tout en œuvre, dans le respect des normes de sécurité, pour la respecter, y compris en adaptant l'équipement et la formation des personnels de bord* »⁷⁷². Les sanctions pour le refus d'embarquement n'ont pas été envisagées par le législateur communautaire ou pour l'absence de mise en conformité de l'aéronef pour permettre l'accès des PHMR. Ces lacunes ne permettent pas une application efficace du règlement. Une proposition de modification du règlement n°1107/2006 doit être fortement envisagée car les dispositions sont peu suivies et peu dissuasives, les compagnies aériennes préférant ignorer les réservations des PHMR.

Le refus d'embarquement est mal encadré par la législation communautaire. Nous avons choisi de dissocier le retard subi collectivement de celui qui affecte individuellement les passagers. Cette répartition permet de comprendre la logique du droit communautaire. Le retard collectif est très bien encadré par le règlement n°261/2004. Par contre, les refus d'embarquement font l'objet des mêmes mesures standardisées qu'en matière d'annulation ou de retard. L'absence de spécificité renforce certaines pratiques, comme le surbooking ou le refus d'embarquement des PHMR.

Ces deux situations ont montré les limites des mesures standardisées du règlement n°261/2004.

Le juge communautaire s'est particulièrement investi en matière de protection des passagers, le législateur quant à lui s'est inspiré de cette jurisprudence pour modifier le règlement n°261/2004.

Cette réactivité renforce l'idée d'expérimentation du droit communautaire. Le droit conventionnel intervient dans le cadre de l'indemnisation complémentaire, au même titre que le droit interne. La place subsidiaire du droit conventionnel en matière de retard montre l'importance croissante du droit communautaire dans le droit applicable à la responsabilité du transporteur aérien.

⁷⁷² Ibid, p.7

Chapitre 5 : La responsabilité du transporteur aérien de passager en cas d'accident

Le droit conventionnel était affaibli par la réactivité du droit communautaire en matière de droit des passagers. L'accident aérien est l'événement le plus redouté par une compagnie aérienne. L'influence du droit communautaire en matière de responsabilité du transporteur aérien en cas d'accident a permis certaines avancées en matière de sécurité des passagers. Mais ce chef de responsabilité montre avant tout le caractère exclusif du droit conventionnel en cas d'accident (Section 1). Nous verrons dans ce chapitre, une forme de domination du droit conventionnel ; le droit communautaire et le droit interne ne cherchent pas à concurrencer cette norme, bien au contraire ils procèdent à des renvois. La réparation du passager aérien exige l'application combinée du droit conventionnel et du droit interne, il s'agira de s'intéresser aux résultats produits par cette imbrication (Section 2).

Section 1 :Le régime uniforme applicable en cas d'accident aérien : l'exclusivité du droit conventionnel

Cette situation d'uniformité et d'exclusivité n'est présente que dans le cas de la responsabilité du transporteur aérien en cas de mort et de lésion corporelle.

Dans le chapitre précédent, la responsabilité du transporteur aérien en cas de retard était dominée par le droit communautaire. Le droit conventionnel intervenait pour réparer les postes de préjudices non indemnisés par le règlement n°261/2004. En matière d'accident aérien, le droit conventionnel reprend ses droits (1§). L'analyse de la notion d'accident repose sur une dynamique subtile d'interprétation du droit conventionnel à travers les spécificités et les particularismes nationaux (2§).

1§ L'instauration d'un régime de responsabilité uniforme et exclusif

L'exclusivité est affirmée par le droit conventionnel en matière d'accident, mais cette notion est mise à mal par certaines pratiques (A). Le droit interne et communautaire ne s'aventurent pas à légiférer dans ce domaine de la responsabilité (B).

A. L'uniformisation relative du droit applicable au transport aérien en matière de responsabilité du transporteur aérien en cas de décès ou de lésion corporelle.

1. Les dispositions du droit conventionnel consacrant son autonomie

a) L'article 24 de la Convention de Varsovie et l'article 29 de la Convention de Montréal

Cette disposition prévoit que « *toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la Présente Convention* ».

Laurent Chassot a présenté cet article comme la « *clé de voûte de la responsabilité du transporteur aérien international* »⁷⁷³. L'article 29 est l'expression de la volonté unificatrice de la Convention de Montréal. Cette unification ne peut se réaliser qu'au travers de l'exclusivité de la Convention de Montréal sur les autres normes existantes en matière de responsabilité.

La concurrence du droit communautaire étant toujours plus forte, la Convention de Montréal avait tout intérêt à réaffirmer sa compétence.

Le but recherché est identique : éviter que les actions en responsabilité du transporteur aérien ne se fassent au regard des droits internes. Le droit conventionnel a instauré un équilibre entre les intérêts des passagers et ceux des compagnies aériennes. Cette distribution des rôles donne au droit interne la possibilité d'intervenir en appui du droit conventionnel, et non dans l'essence même de la responsabilité du transporteur aérien.

L'article 29 de la Convention de Montréal est allé plus loin dans l'étendue de l'exclusivité du droit conventionnel. Cette responsabilité du transporteur est *sui generis*, il ne s'agit pas d'une action proprement-dit contractuelle, ni d'une action délictuelle fondée sur une faute. Pour autant, l'absence de contrat de transport est-elle un obstacle à l'application de la Convention ?

⁷⁷³ Laurent CHASSOT, *L'article 29 : La clé de voûte de la responsabilité du transporteur aérien international*, Mémoire de LLM, Institute of Air and Space Law, McGill University Montréal 2009, p.3

Au regard de l'article 29 , « toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit, en vertu de la présente convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente convention ».

L'article 1§1 de la Convention de Montréal suppose l'existence d'un contrat de transport pour pouvoir envisager l'application de la présente Convention. Or, l'article 29 dans sa volonté unificatrice a choisi d'opter pour une conception large de l'action en responsabilité.

Sur ce point, nous rejoignons les propos de Vincent Grellière, qui a estimé que « la Convention de Varsovie à vocation à régir toutes les situations par lesquelles tout intéressé demande réparation pour le préjudice que lui cause la mauvaise exécution du contrat de transport »⁷⁷⁴. Cette ouverture cache en réalité une rigueur et scelle définitivement le caractère exclusif du droit conventionnel, celle de faire échapper toute action contre le transporteur aérien de la sphère conventionnelle. Vincent Gréllière explique que cette disposition de nature impérative ne saurait tolérer aucune échappatoire sous prétexte d'action spéciale⁷⁷⁵. Certains ont considéré cette interprétation abusive et que la Convention ne pouvait aller au-delà du lien contractuel⁷⁷⁶.

Le contrat de transport dispose d'un caractère subsidiaire dans la mise en œuvre de la responsabilité du transporteur aérien, ce qui est rassurant. En effet, l'action des victimes par ricochet peut reposer sur la matérialité d'un dommage distinct de celui de la victime initiale, idem pour le préjudice des tiers qui agissent pour leur propre dommage et non celui du défunt. La restriction au strict rapport contractuel aurait fait échapper une grande partie des actions contre le transporteur aérien du domaine de la Convention, au profit d'une action en responsabilité délictuelle.

Ainsi, l'action en responsabilité d'un passager clandestin à bord de l'aéronef sur le fondement de la Convention de Montréal est tout à fait envisageable. Sur ce point, il est important de souligner le désaccord avec les thèses de Nicolas Deleuze et Laurent Tran. Ces derniers ont considéré que l'existence d'un contrat de transport était prioritaire à la réalisation du risque aérien. Selon eux, l'absence du contrat de transport ne permet pas au passager clandestin d'agir en responsabilité sur le fondement de la Convention de Montréal⁷⁷⁷. Admettre l'action des tiers et refuser celle du passager clandestin est un non-sens. L'extension prévue à l'article 29 de la Convention de Montréal assure que toute action envisagée contre le transporteur aérien se fera

⁷⁷⁴ Vincent GRELLIÈRE, op., cit, p.155.

⁷⁷⁵ Ibid, p.156.

⁷⁷⁶ MANKIEWICZ, *Le protocole de Guatemala du 8 mars 1971*, RFDA 1972, p.20 et 21, cité également par Laurent CHASSOT, p.168 et Vincent GRELLIÈRE, p.156.

⁷⁷⁷ Nicolas DELEUZE, op., cit, p.112, Laurent TRAN, op., cit, p.145.

au regard de la Convention, c'est l'action en responsabilité qui est prioritaire sur l'existence d'un contrat.

L'uniformisation aspirée par le droit conventionnel ne peut s'appuyer que sur une exclusivité absolue. L'abolition des limitations de responsabilité dans la Convention de Montréal participe à renforcer cette exclusivité. En effet, la concurrence entre l'action prévue par la Convention de Montréal et celle fondée sur le droit commun n'a plus lieu d'être. L'exclusivité de la Convention de Montréal doit permettre de désintéresser les actions fondées sur le droit commun.

b) La fragilisation du principe d'exclusivité en raison d'une autonomie relative du droit conventionnel

La spécificité de l'exclusivité de la Convention en matière de lésion ou de mort du passager prévue à l'article 17 est tempérée par l'alinéa second de l'article 24 de la Convention de Varsovie. En effet, l'article dispose que cette mise en œuvre s'effectue « *sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs* ». La Convention a choisi de déléguer au droit applicable deux domaines : la qualité pour agir et la détermination des préjudices réparables. L'article 29 de la Convention de Montréal reprend la même formulation. Ce renvoi explicite à la loi nationale montre que le droit conventionnel ne sera jamais un système juridique totalement autonome⁷⁷⁸. Nous revenons à la vision kaléidoscopique des sources applicables, l'application complémentaire du droit conventionnel et du droit interne ne pourront conduire à des solutions identiques en fonction des droits nationaux⁷⁷⁹.

L'exclusivité de la Convention et son autonomie sont à relativiser au regard de l'imbrication des sources, mais également des renvois explicites opérés par le droit conventionnel.

Pour autant, il est possible d'harmoniser les domaines délégués au droit interne en application du droit conventionnel. Des accords entre les États signataires peuvent s'accorder sur une interprétation uniforme à donner pour les postes de préjudices réparables et la qualité des personnes à agir.

A défaut d'une telle initiative, le droit conventionnel uniforme produira des résultats différents en fonction des droits internes.

Cependant, il convient de relever une évolution notable entre les deux Conventions concernant les domaines délégués au droit interne. Dans la Convention de Varsovie, ce renvoi ne prévalait que pour les actions en responsabilité sur le fondement de l'article 17, c'est-à-dire

⁷⁷⁸ Vincent GRELLIÈRE, op., cit, p.14.

⁷⁷⁹ Chapitre 2, propos de Jean-Sylvestre BERGÉ.

en cas de décès ou de lésion. La Convention de Montréal a choisi d'étendre ce renvoi à l'ensemble des actions engagées contre le transporteur aérien, pour lui donner une portée générale⁷⁸⁰.

2. L'exclusivité de la Convention à l'épreuve des juges

Cette exclusivité et la délimitation des domaines délégués au droit interne ne semblent pas être perçues de la même façon par les juges des États signataires. Certaines décisions écartent sciemment l'application du droit conventionnel au profit du droit interne, plus favorable.

Mais au-delà, pour un même événement, les solutions peuvent différer en raison de l'appréciation de l'exclusivité de la Convention de Varsovie.

a) L'exclusivité de la Convention contre le recours fondé sur le droit commun : un même événement, deux solutions : le cas de la prise d'otage des passagers du vol British Airways 149 à Koweït City en 1990

Cet événement a suscité une controverse importante sur le caractère exclusif de la Convention de Varsovie.

Il est important dans cette affaire de revenir sur les circonstances qui ont conduit 65 passagers de la compagnie British Airways à être retenus en otage dans un hôtel à Koweït City.

Le vol à destination de Madras et Kuala Lumpur a fait escale à Koweït City. L'armée irakienne qui avait envahi le pays a pris les passagers en otage pour servir de bouclier humain. Les passagers furent dans un premier temps regroupés dans un hôtel puis dispersés dans différents sites.

La question était de savoir si les passagers devaient agir contre le transporteur aérien au regard de l'article 17 de la Convention de Varsovie en raison des préjudices moraux et corporels subis lors d'une prise d'otage qui a duré un mois. Car effet, ces derniers ont choisi d'agir au regard du droit commun devant les juridictions françaises et britanniques.

i) L'arrêt de la Chambre des Lords du 12 décembre 1996

Le problème pour les Lords était de comprendre si la Convention de Varsovie dans sa version amendée par le Protocole de la Haye établissait un mode exclusif de recours en responsabilité contre le transporteur aérien en cas de dommage survenu au cours d'une opération de transport

⁷⁸⁰ Laurent CHASSOT, *les sources de la responsabilité du transporteur aérien international : entre conflit et complémentarité*, p. 202, n°637.

pour des actions en responsabilité pour perte, blessures, ou dommages subis au cours d'un transport aérien international⁷⁸¹.

La conclusion de la Chambre des Lords est d'une finesse remarquable. Les juges se sont fondés sur les objectifs et l'économie de la Convention de Varsovie, « à savoir la création d'un code uniforme international qui pourrait être appliqué par les tribunaux de toutes les hautes parties contractantes, sans référence aux règles de leurs droits internes »⁷⁸². Les juges relèvent à juste titre que la Convention n'a pas vocation à régir l'ensemble des questions qui ont trait au contrat de transport mais que la responsabilité est l'un des domaines qu'elle traite. Dès lors, cette codification entend être uniforme et exclusive de tout appel aux règles de droit interne. La stricte application de la Convention de Varsovie ne permettait pas un recours fondé sur le droit commun aux passagers concernés.

La Chambre des Lords considère que les tribunaux étatiques ne sont pas libres d'admettre un recours selon leurs droits internes parce que cela « saperait »⁷⁸³ les fondements de la Convention, ce qui conduirait à « l'établissement parallèlement à la Convention, d'un système différent qui fausserait l'ensemble du système »⁷⁸⁴. Cette phrase est une pique lancée à la jurisprudence française qui a choisi ce système parallèle dénoncé par la Chambre des Lords. Les juges anglais n'ont pas indemnisé les passagers en raison de la stricte application de l'article 29 de la Convention relatif au délai d'action de deux ans. Dès lors leurs droits étaient éteints et aucune réparation ne pouvait intervenir. Mais également du fait que les passagers n'avaient pas souffert de blessures corporelles mais qu'ils avaient été seulement fait prisonniers. Pour les Lords, il n'existe qu'une seule « cause of action », c'est-à-dire fondement juridique pour agir contre le transporteur, la Convention⁷⁸⁵.

Dans la décision *Tseng v. El AL Israel Airlines*, les juges américains ont renforcé et réaffirmé ce principe d'exclusivité. Le droit conventionnel ne peut être substitué par un droit local, mais delà, l'absence d'indemnisation par l'application de la Convention de Varsovie ne doit pas conduire les juges à rechercher la réparation sur le terrain du droit commun⁷⁸⁶.

Le droit conventionnel supprime le droit local quelque soit l'issue de l'application du droit conventionnel. Laurence B. Goldhirsh explique que « *The exclusivity provision that prohibits*

781 Chambre des Lords, arrêt du 12 décembre 1996, *Abnett, Sidhu, et autres c/ British Airways.*, RFDAS n°200,1997, p.163-185.

782 Ibid, p.184.

783 Terme utilisé par les Lords pour consacrer le principe d'exclusivité

784 Ibid, p.184.

785 I. H. Ph. DIEDERIKS-VERSCHOOR, P. MENDES DE LEON, op., cit, p.187.

786 Paul B. LARSEN, Joseph c. SWENNEY, John E. GILLICH, *Aviation Law, Cases, laws and Sources*, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, p.324-334, *Tseng v. El AL Israel Airlines 525 US .155 (1999)*

*local law from being applied when the Convention is inapplicable*⁷⁸⁷.

Ces décisions étrangères ont un apport considérable dans l'approche de la notion d'exclusivité du droit conventionnel.

Michel de Juglart et Emmanuel de Pontavice se sont penchés sur la questions des décisions étrangères en droit aérien. En principe, la jurisprudence étrangère ne peut être contraignante à l'égard d'un tribunal français saisi de la même question. Mais « *simplement, le tribunal français doit, en effet, prêter attention à ce qui a été jugé à l'étranger, non pas pour en adopter la solution les yeux fermés, mais pour en vérifier l'argumentation et en adopter la solution si cette argumentation paraît fondé, et en particulier, elle paraît être l'expression de la raison* »⁷⁸⁸.

L'expression de la raison doit-elle se trouver dans la garantie de l'application exclusive du droit conventionnel ou dans la réparation du préjudice subi par les passagers lors de cette prise d'otage ? Les Lords ont été très attentifs à la jurisprudence étrangère, mais aussi sur la doctrine produite sur le sujet à travers le monde. Michel de Juglart et Emmanuel de Pontavice sont favorables à l'usage des décisions étrangères. La Cour de Cassation a choisi quant elle de faire abstraction des décisions étrangères. Pour autant, faut-il considérer ce choix comme un manque de raison ?

ii) L'arrêt de la Cour de Cassation du 15 juillet 1999 ou la rupture avec le principe d'exclusivité

Le Tribunal de Grande Instance de Paris du 8 novembre 1995 dans la décision Ismail A. Mohamed c/ British Airways, a estimé que la Convention de Varsovie ne s'applique que durant la période où le passager est soumis aux risques inhérents à la navigation aérienne et que en dehors de cette période ce sont les dispositions du droit commun de la responsabilité contractuelle qui s'appliquent. Le TGI a écarté l'application de la Convention de Varsovie au profit du droit interne cela a permis l'intervention du Fonds de Garantie des victimes des actes de terrorisme et d'autres infractions. Car les préjudices n'entraient pas selon eux dans le champs d'application de la dite-Convention.

La Cour d'appel a confirmé la décision du TGI de Paris. La Convention de Varsovie n'est pas la seule base de recours pour toute action en dommages-intérêts née de la perte, blessure ou dommage subi au cours, ou résultant d'un transport aérien international.

⁷⁸⁷ Lawrence B. GOLDHRISCH, op., cit, p.150.

⁷⁸⁸ Michel De JUGLART, Emmanuel de PONTAVICE, op., cit, p.65 n°105, également reproduit au JCP 1979 II. 19059.

Les juridictions françaises ont considéré que l'action en responsabilité du transporteur pouvait être envisagée en dehors de la Convention de Varsovie, sur le fondement de l'obligation de sécurité de résultat du transporteur⁷⁸⁹. La Cour de Cassation approuve les juges du fond d'avoir décidé que la Convention de Varsovie « *n'avait pas vocation à s'appliquer au litige* ». Le raisonnement retenu par la cour d'Appel de Paris est tout aussi valable que le principe d'exclusivité prôné par la Chambre des Lords. Ainsi, l'exclusivité poussée à son maximum aurait pour effet nuisible la consécration d'un principe d'irresponsabilité du transporteur aérien dans les situations non prévues par la convention⁷⁹⁰. Dès lors, lorsque les conditions d'application de la Convention ne sont pas réunies, la victime peut agir sur le fondement du droit commun.

L'arrêt de la Cour de Cassation affecte l'uniformisation du droit conventionnel, le fait que le droit conventionnel n'est pas exclusif porte atteinte à la survie même de cet instrument de droit matériel uniforme. D'un point de vue du droit international privé, ces décisions sont de véritables aberrations. Mais au regard de la jurisprudence, la Cour de cassation est restée fidèle à ses principes. Dans une célèbre décision du 14 janvier 1977 *Consorts Lorans c/ Air France*, la Cour de cassation a rejeté les règles d'interprétation faisant appel à la jurisprudence étrangère et aux travaux préparatoires en matière d'accident aérien⁷⁹¹. La Haute juridiction s'est fondée sur des « *considérations humanitaires, et le souci de mieux servir les droits des victimes et en particulier des mineurs* »⁷⁹².

Les juges français contributeurs du morcellement de la responsabilité du transporteur aérien

Mais au-delà, cet arrêt participe à la dispersion de l'obligation de sécurité du transporteur aérien⁷⁹³.

L'exclusivité de la Convention de Varsovie ne faisait aucun doute depuis sa refonte avec la Protocole de la Haye⁷⁹⁴. D'autre part, le droit interne français a toujours considéré le contrat de transport comme appartenant à la catégorie des contrats spéciaux. Or, la Cour de Cassation se fonde sur l'article 1147 du code civil. L'arrêt *Cie Transatlantique c/ Zbidi Hamida ben. Mahmoud* du 27 janvier 1911, avait mis à la charge du transporteur maritime une obligation

789 Elizabeth de MONTLAUR-MARTIN, *La Convention de Varsovie exclut-elle toute action de droit commun en dommages-intérêts, conséquences des disparités de la jurisprudence au Royaume-Uni et en France sur l'indemnisation des otages du Koweït*, RFDAS n°201 1997, 253-259.

790 Gérard LEGIER, Cass. Civ., 1re, 15 juillet 1999, JDI Clunet 2000, p.354.

791 Cass. Plén. 14 janvier 1977, JCP 1979 II 19059, note de Michel de JUGLART, Emmanuel du PONTAVICE.

792 Rapport de la Cour de cassation 1976-1977, p.113, propos repris dans le Traité de Droit aérien, Michel De JUGLART, Emmanuel de PONTAVICE, op., cit, p. 1105 n°2650.

793 Philippe DELEBECQUE, op., cit,

794 Cf chapitre 1.

d'acheminer les voyageurs sains et saufs⁷⁹⁵.

L'absence d'une théorie du contrat de transport claire et appréciable y est certainement pour quelque chose. Intégrer le contrat de transport comme un contrat de droit commun est une erreur fondamentale au regard de la classification des contrats dans le droit français.

Par ailleurs, le droit conventionnel édicte des règles matérielles qui ont pour finalité d'empêcher tout conflit de loi. Or l'application du droit commun appelle le conflit de loi dans une situation où il existe des éléments d'extranéité. Donc quelle est la loi applicable au contrat de transport dans cette affaire ?

Les contrats avaient été conclus le 1er avril 1991, c'est-à-dire avant l'entrée en vigueur de la Convention de Rome *relative à la loi régissant les obligations contractuelles* du 19 juin 1980. La jurisprudence Sociétés des Fourrures Renel sous l'influence du Professeur Henri Batiffol fonde la localisation du contrat sur la recherche « *d'économie de l'opération et de l'ensemble des circonstances de la cause* »⁷⁹⁶. Dans cette espèce, la compétence de la loi française n'avait pas été soulevée. Mais Gérard Légier relève dans le rappel des faits de l'arrêt de la Cour de Cassation « qu'un certain nombre de personnes domiciliées en France y ont acheté des billets d'avion », ce qui justifie selon lui des points de contacts avec la France⁷⁹⁷.

Un certain nombre de passagers étaient britanniques et n'avaient pas acheté leur billet en France. Le partage de code évoqué précédemment permet de brouiller ces éléments de rattachement dans le contrat de transport. En effet, le rattachement à la loi du pays où le contrat est conclu devient de moins en moins efficace. Par ailleurs, tendre vers la loi du lieu de conclusion peut produire « *un mélange inextricable de lois pour les passagers aériens d'un même aéronef, d'où la suggestion d'en rechercher une seule qui ne pourrait être que celle du siège social ou domicile du transporteur* »⁷⁹⁸. Au regard de la Convention de Rome de 1980, la situation est beaucoup plus critiquable. L'article 4-1 de la Convention de Rome dispose « *le contrat est régi par la loi du pays avec lequel il présente les liens les plus étroits. Toutefois, si une partie du contrat est séparable du reste du contrat et présente un lien plus étroit avec un autre pays, il pourra être fait application, à titre exceptionnel, à cette partie du contrat de la loi de cet autre pays* ». L'article 4-2 précise : « *il est présumé que le contrat présente les liens les plus étroits avec le pays où la partie qui doit fournir la prestation caractéristique, au moment de la conclusion du contrat, sa résidence habituelle ou, s'il s'agit d'une société* ».

Or, l'établissement de la British Airways est situé sur le territoire anglais, donc la loi anglaise

795 Cf la partie sur l'obligation de sécurité de résultat.

796 Cass. 1 re, civ., 6 juillet 1959, Rev. Crit. DIP. 1959, p.708, note de Batiffol.

797 Gérard LEGIER, op., cit, p.356.

798 Ibid, p.357, thèse retenue dans le Traité de droit aérien, Michel DE JUGLART, Emmanuel de PONTAVICE, op., cit, tome 1, n°2486.

apparaît compétente pour l'ensemble des voyageurs. Le droit uniforme bien que contraignant permet de se prémunir contre les conséquences du conflit de loi⁷⁹⁹.

La sécurité des passagers au détriment de l'unité du droit conventionnel

Il s'agit en réalité de permettre une indemnisation des passagers victimes, car en effet, l'application de la Convention de Varsovie faite par le TGI au regard de l'article 17 n'aurait pas permis de réparer les préjudices subis par la prise d'otage si la Cour avait opté pour une conception restrictive de l'accident aérien. Mais les questions à envisager étaient les suivantes : ne fallait-il pas considérer la prise d'otage comme un risque inhérent à la navigation aérienne, mais également de voir que l'escale n'emporte pas la fin du déplacement, qu'en réalité il n'y avait pas eu de débarquement effectif à Madras ni à Kuala Lumpur. La Compagnie voulait se fonder sur une stricte interprétation de l'article 17 de la Convention de Varsovie afin d'échapper à sa responsabilité qui se limite à l'aéronef et aux opérations de débarquement et embarquement. Il était possible d'appliquer l'article 17 de la Convention de Varsovie avec une approche extensive de la notion de débarquement. Les passagers n'étaient pas arrivés à destination, ils ont été pris en otage lors de l'escale, la captivité et les dommages en résultant se sont bien déroulés dans la phase de transport.

De plus, il n'y a pas de limitations temporelles, la durée de vol n'a qu'une valeur indicative. Laurent Chassot a relevé que la jurisprudence et la doctrine ont consacré de nombreux développements sur la détermination des opérations de débarquement et d'embarquement avec une extension maximale du temps de transport au regard de l'article 17⁸⁰⁰. De plus, cette escale n'était pas de la volonté des passagers, certaines haltes s'imposent pour des raisons commerciales ou techniques. Dans notre espèce, le commandant de bord était contraint de faire escale pour refaire le plein de kérosène. Nicolas Deleuze considère que dans ce cas, les passagers sont priés de quitter l'aéronef afin d'effectuer le remplissage des réservoirs, ils sont dirigés vers une zone spéciale dans l'aérogare, il restent sous la garde et la direction du personnel navigant donc du transporteur aérien⁸⁰¹. Car en effet, les passagers ne font que suivre les instructions des préposés, ils ne disposent pas de leurs liberté de mouvement.

Donc durant cette période, la responsabilité du transporteur aérien est totale, le déplacement des passagers vers l'hôtel n'a pas interrompu l'escale. Concernant la prise d'otage, la Convention de Tokyo traite des cas de piraterie, et des détournements d'aéronefs. Le

⁷⁹⁹ Dans l'introduction, nous avons repris les propos du Doyen Ripert sur la nécessité de règles uniformes pour éviter une combinaison infinie de conflits de lois.

⁸⁰⁰ Laurent CHASSOT, op., cit, p. 116-117, n°356.

⁸⁰¹ Nicolas DELEUZE, op., cit, p.78.

terrorisme compte tenu de l'évolution de la sûreté aérienne est un risque permanent depuis les attentats du 11 septembre 2001, au même titre que la piraterie, le détournement ou la prise d'otage des passagers et de l'équipage.

Dans notre espèce, les attentats du 11 septembre ne s'étaient pas encore produits et la prise d'otage avait eu lieu en dehors de l'aéronef mais toujours dans la phase de transport. Cette situation fragilise le recours à l'article 17, néanmoins le contexte des années 1990 n'étaient pas pour autant clément pour les compagnies aériennes. Les assureurs ont toujours pris en compte ces risques dans le calcul des primes. Cette exigence des risques inhérents à la navigation aérienne n'est pas une condition au regard de l'article 17, cet ajout du TGI a fragilisé le recours sur le fondement de la Convention de Varsovie. Ce qui nous amène à considérer que les juridictions français ont sciemment joué sur cette condition afin d'écartier l'application du droit conventionnel au profit du droit commun.

La Cour de Cassation du 15 juillet 1999⁸⁰² en rejetant le pourvoi formé par la compagnie British Airways, méconnaissait l'approche réaliste et extensive du temps de transport retenu par la Chambre des Lords. En effet, la doctrine a vu que les situations non prévues par la Convention ne pouvait pénaliser les passagers, le droit commun retrouvant naturellement son empire⁸⁰³.

Pour un même événement, deux approches, l'une stricte et fidèle à la Convention de Varsovie, l'autre utilitariste par certains aspects mais inopérante au regard des engagements internationaux conclus par la France.

Ces divergences d'appréciation sont sources de fragilisation du droit conventionnel, mais également de forum shopping. Les passagers se dirigeront vers les juridictions dans lesquelles ils obtiendront une indemnisation certaine. L'application du droit commun a pour conséquence l'inapplication des limitations de responsabilité prévues par la Convention de Varsovie, ce qui offre aux passagers une responsabilité illimitée financière du transporteur.

Cette position française empêche toute possibilité d'uniformisation de la Convention de Varsovie, les passagers sachant qu'ils pourront toujours agir au regard du droit commun. Le droit conventionnel perd alors son exclusivité.

Néanmoins, la doctrine française⁸⁰⁴ souhaitait attendre la décision de la Cour Suprême dans l'affaire *E I Al Israel Airlines LTD, v. Tsui Yuan Tseng* qui sera rendu le 19 novembre 1999⁸⁰⁵.

⁸⁰² Cass. Civ 1ère chambre civile, 15 juillet 1999, publié au bulletin. N°242,

⁸⁰³ Sophie PECH-LE GAC, *De l'obligation de sécurité du transporteur aérien, durant une escale, après les opérations de débarquement*, Recueil Dalloz 2000 p. 283

⁸⁰⁴ Elizabeth DE MONTLAUR-MARTIN, op., cit, estimait qu'il fallait attendre cette décision pour pouvoir apprécier le caractère exclusif de la Convention de Varsovie.

⁸⁰⁵ *El Al Israel airlines LTD. v. Tsui Yuan Tseng* (97-475) 525 U.S. 155 (1999) 122 F.3d 99, reversed.

Dans cette espèce, une passagère intenta une action en responsabilité pour la perte de ses bagages, mais également pour le préjudice moral subi lors de la fouille au corps par le personnel de la compagnie aérienne El Al.

La Cour Suprême a examiné qu'en l'absence d'accident au regard de l'article 17 de la Convention de Varsovie, la demanderesse ne pouvait obtenir la réparation des dommages allégués, même s'ils étaient de nature corporelle. En effet, la Convention de Varsovie s'applique même si les conditions pour intenter une action contre le transporteur aérien ne sont pas réunies. C'est la mise en œuvre de la Convention qui conduit à rejeter l'action de la passagère. Le droit commun pouvait réparer le préjudice moral, mais la Cour Suprême en écarte l'application car la passagère se trouve à juste titre dans un transport aérien international, et que les faits reprochés à la compagnie aérienne se sont déroulés lors de la procédure d'embarquement, conformément aux exigences imposées par l'article 17. Ce n'est pas parce que le droit conventionnel ne prévoit pas d'indemnisation qu'il faut pour autant se rabattre sur le droit commun. Rappelons que la doctrine française voit que si la Convention est inefficace, le droit commun reprend naturellement sa fonction, en l'occurrence réparatrice. La Cour Suprême protège l'uniformisation voulue par la Convention, en consacrant son exclusivité par rapport au droit commun. Cette décision vient juste confirmer une abondante jurisprudence américaine⁸⁰⁶. Cette exclusivité est d'autant plus louable dans un pays réputé pour octroyer des dommages-intérêts conséquents. Cette jurisprudence, la responsabilité illimitée du transporteur aérien ainsi que l'avènement de l'article 29 de la Convention de Montréal auraient pu valablement supprimer tout doute sur le caractère exclusif du droit conventionnel.

b) La mise à l'écart de la Convention de Montréal au profit du droit de la Consommation brésilien : Jugement de la 48e chambre civile de l'État de Rio de Janeiro, Anibal Fonseca Lima Filho et autres c/ Sté Air France du 11 mars 2010

Un crash aérien ne laisse aucun doute sur l'application de l'article 17 de la Convention de Varsovie ou l'article 21 de la Convention de Montréal. En l'espèce, il s'agissait du vol AF 447 reliant Rio-Paris qui s'est abîmé au dessus de l'Atlantique le 1er juin 2009 avec à son bord 228 passagers.

Disponible sur le site de l'Université de Cornell <http://www.law.cornell.edu/>

806 Howard SOKOL, *Final Boarding call : The Warsaw Convention's exclusivity or preemption of State laws claims in International air travel* : St. John's law Review, Issue I, Volume 74, winter 2000, article n°6, cite une décision *Potter v. Delta Air Lines, Inc*, dans laquelle une passagère s'était coincé l'orteil dans un tapis roulant, la juridiction de district a considéré qu'il ne s'agissait pas d'un accident au regard de l'article 17, et que la Convention de Varsovie est la seule applicable en l'espèce, p.18.

L'éclatement des actions des ayants-droit s'explique par le caractère international du transport aérien de personnes. En effet, des familles françaises ont saisi le Tribunal de Grande Instance de Bobigny, certaines familles brésiliennes ont choisi le tribunal civil de Rio.

Un premier jugement a été rendu le 11 mars 2010 par la juridiction brésilienne, cette décision a eu un retentissement médiatique important, et pour cause, le juge a alloué 5 265 171,73 euros à des ayants-droits. Cette somme est disproportionnée au regard des pratiques indemnitaires en cas d'accident aérien, bien que la Convention de Montréal ait aboli les plafonds de réparation.

Pour arriver à ce montant, le juge brésilien a écarté l'application de la Convention de Montréal et de Varsovie. (Rappelons que le Brésil est signataire des deux conventions ainsi que la France, que l'article 55 prévoit dans ce cas de figure, l'application exclusive de la Convention de Montréal)⁸⁰⁷.

Il est essentiel de voir comment le juge brésilien s'y est pris pour écarter la Convention de Montréal. Rappelons ce fameux article 29 de la Convention de Montréal qui exige que les actions en réparation ne peuvent être exercées « *que dans les conditions et limites de responsabilité prévues* » par cette dernière.

Le juge écarte volontairement le droit conventionnel au profit du droit de la consommation, par l'application d'une législation spéciale et l'accompagne d'un écran constitutionnel qu'il dégage de l'article 5, XXXII, de la Constitution brésilienne qui dispose que « *l'État promouvra, par voie législative, la défense du consommateur* »⁸⁰⁸. Faut-il voir dans cette justification une primauté de la Constitution sur les conventions internationales ?

La situation brésilienne est beaucoup plus complexe, la pyramide des normes de Kelsen ne semble pas être une assise fondamentale du droit brésilien.

En effet, le système constitutionnel au Brésil incorpore les traités internationaux dans l'ordre juridique interne, en leur conférant une valeur identique à des lois ordinaires. En cas de conflit, la primauté revient aux lois postérieures sur les dispositions d'une convention internationale antérieure en application d'un principe de *lex posterior derogat priori*. Seconde particularité, le droit spécial ne déroge pas au droit commun, « *les lois générales ne dérogent pas aux lois spéciales antérieures, sauf si elles le prévoient explicitement ou si elles portent expressément sur une matière réglée par ladite loi spéciale antérieure* »⁸⁰⁹. Ensuite, les lois qui consacrent un principe constitutionnel prévalent en cas d'incompatibilité sur les lois ordinaires. Vincent Correira a relevé que la jurisprudence et la doctrine brésilienne

807Cf le chapitre 2 : sur les relations entre les conventions.

808 Vincent CORREIRA, *Vol AF 447 : L'indemnisation des familles au regard du droit de la consommation brésilien : exit les conventions internationales*, Revue de droit des transports n° 5, Mai 2010, étude 5

809 Ibid.

considèrent le code de la consommation comme ayant une valeur fondamentale pour la protection des individus, dont le fondement constitutionnel se situe à l'article 5 de la Constitution⁸¹⁰.

Le transport aérien de personnes est analysé sous le prisme de la relation consumériste entre le transporteur aérien et son passager. Le juge en l'espèce se réfère à cette relation dans le cas de la perte de bagages du passager prévue par le code de consommation brésilien qui exige une réparation intégrale. L'assimilation du passager à un consommateur semble être définitivement scellée par le droit brésilien, qui voit le contrat de transport aérien comme un contrat de consommation⁸¹¹. Cette analyse est fortement critiquable, le passager est un consommateur pour les dommages non corporels et les désagréments liés à une mauvaise exécution du contrat de transport. Mais en cas d'accident, le passager prend la place d'une victime et non consommateur afin d'assurer pleinement la réparation de son préjudice. Ensuite, en cas de décès, le passager-consommateur laisse l'action à ses ayants-droit qui n'agissent pas sur le fondement d'un contrat de consommation ni même du contrat de transport aérien mais d'un accident aérien au sens du droit conventionnel. Ce raisonnement du juge brésilien est beaucoup trop fragile. Le droit brésilien permet d'écarter l'application d'une convention internationale lorsque celle-ci est incompatible avec une disposition interne qui a une valeur quasi-constitutionnelle. Pourtant, il n'existe pas de contrariété apparente entre le droit interne et la Convention de Montréal. On aurait pu valablement affirmer cela en appliquant la Convention de Varsovie avec ses plafonds, mais pas la Convention de Montréal. Pour Vincent Correira, cette décision est conforme au droit applicable au Brésil, mais elle affecte sérieusement la pérennité de la Convention de Montréal. Le juge brésilien a recherché l'intérêt des victimes au détriment de la préservation du caractère uniforme et exclusif de la Convention de Montréal. Les juges de la Chambre des Lords et de la Cour suprême américaine ont quant à eux à assurer l'application du droit conventionnel à toutes les situations présentant une action en responsabilité dans le cadre d'un transport aérien international⁸¹².

Le juge brésilien estime que la compagnie aérienne a fait preuve de négligence en raison du problème technique soulevé par les parties (les fameuses sondes pitots qui n'auraient pas fonctionné correctement). Le montant total alloué à une famille pour la perte d'un de leur membre est marqué par une approche punitive, ce qui est contraire à l'article 29 de la Convention de Montréal. C'est sans doute sur ce point qu'il existe une contrariété entre le droit

810 Ibid.

811 Chapitre 3 sur le contrat de transport, le droit communautaire et le droit interne privilégient cette conception afin d'améliorer les droits des passagers en matière de retard, d'obligation d'information, ou pour toutes les questions relatives à la formation et à l'exécution du contrat de transport.

812 Chambre des Lords, arrêt du 12 décembre 1996, *Abnett, Sidhu, et autres c/ British Airways.*, RFDAS n°200,1997, p.163-185.

brésilien et la prohibition des dommages-intérêts punitifs dans la Convention de Montréal. Cette décision montre les limites du droit international uniforme applicable en matière de d'accident aérien. Pourtant, il existe des renvois dans le droit interne qui doivent empêcher l'utilisation du droit commun en cas d'accident aérien. Il est important de s'intéresser aux mécanismes de renvoi au droit conventionnel qui garantissent une application uniforme et exclusive. Le droit communautaire et droit interne ont balisé leurs législations de droit conventionnel.

B. Le renvoi du droit communautaire et du droit interne à l'application exclusive du droit conventionnel en matière de responsabilité du transporteur aérien en cas d'accident.

1. Le règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002 modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à *la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident*

Le règlement n°2027/1997 avait instauré des dispositions transitoires en attendant la rénovation de la Convention de Varsovie. La modification de ce règlement en 2002 vient mettre en œuvre les dispositions pertinentes de la convention de Montréal relatives au transport aérien de passagers et de leurs bagages, et fixe certaines dispositions supplémentaires relatives au transport aérien de la Communauté. Le règlement étend également l'application de la Convention aux transports aériens effectués sur le territoire d'un seul État membre.

L'article 3 du dit-règlement dispose que la responsabilité d'un transporteur aérien communautaire envers les passagers et leurs bagages est régie par toutes les dispositions de la convention de Montréal relatives à cette responsabilité. L'uniformisation voulue par les rédacteurs de la Convention de Montréal est totale, même au sein des organisations régionales d'intégration économiques.

Cette transposition offre à la Convention de Montréal une double force juridique. D'une part, les États qui se réfèrent au règlement appliqueront forcément la Convention de Montréal, d'autre part, ceux qui utiliseront directement la Convention pourront également solliciter la CJUE d'un recours en interprétation. Rappelons que la Convention de Montréal fait partie de l'ordre juridique communautaire contrairement à la Convention de Varsovie⁸¹³.

813 Cf la partie sur l'ordre juridique, et l'arrêt Bogiatzi.

2. L'article L.6421-3 du code des transports

L'article L. 6421-3 du code des transports renvoie aux dispositions du règlement précédemment évoqué et aux conventions internationales⁸¹⁴. Le droit français a choisi de ne pas transposer les dispositions des conventions. De plus le droit français assure toujours l'application de la Convention de Varsovie, parallèlement à celle de la Convention de Montréal⁸¹⁵.

Ce choix s'est révélé utile car comme nous l'avons évoqué des États ne sont pas signataires de la Convention de Montréal. L'accident de la compagnie Air Yemenia illustre parfaitement cette situation, l'action en responsabilité des ayants-droit ne pourra se faire qu'au regard de la Convention de Varsovie, les Comores n'ayant pas ratifié la version montréalaise. La France dispose d'une importante communauté algérienne, les accidents ou incidents aériens de ses ressortissants reliant Paris-Alger ne pourront par exemple trouver une issue qu'à la lumière de la Convention de Varsovie.

Certes, les garanties ne sont pas les mêmes, mais ce régime minimal est toujours préférable à des situations dans lesquelles les États ne sont signataires d'aucune convention⁸¹⁶.

On peut parler dans le cas français d'une uniformisation réussie. Le transport domestique est lui aussi soumis en matière de responsabilité en cas d'accident à la Convention de Montréal. Cette exigence n'est pas la volonté du législateur français mais communautaire.

En effet, le règlement n°2027/1997 modifié qui prévoit l'application de la Convention de Montréal demande aux États membres de ne faire aucune distinction selon « *que le transport dont il s'agit a ou non un caractère international* » ; L'article 1er dispose que « *Le présent règlement met en oeuvre les dispositions pertinentes de la convention de Montréal relatives au transport aérien de passagers et de leurs bagages, et fixe certaines dispositions supplémentaires. Il étend également l'application de ces dispositions aux transports aériens effectués sur le territoire d'un seul État membre.* »

Les juges français appliquent la Convention de Montréal par le renvoi effectué par le règlement n°2027/1997. Il aurait été plus intéressant pour le législateur français de transposer directement la Convention à la responsabilité du transporteur aérien interne.

Cette unité du régime applicable pour le transport interne et international s'inscrit dans une volonté d'assurer aux passagers concernés par ces accidents une égalité de traitement. Néanmoins, ce choix louable semble porter atteinte au principe de responsabilité en cas de

814 Cf la partie sur la complémentarité des sources.

815 Vincent GRELLIÈRE, *La responsabilité du transporteur aérien interne : de Varsovie à Montréal, op., cit.*

816 Cf Chapitre 2, les pays signataires de la Convention de Varsovie, et les pays sans convention.

transport aérien international, qui se veut applicable quand « *le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux États parties, soit sur le territoire d'un seul État partie si une escale est prévue sur le territoire d'un autre État, même si cet État n'est pas un État partie. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'un seul État partie n'est pas considéré comme international au sens de la présente convention* ».

Il existe une contrariété manifeste entre le règlement et la Convention de Montréal, dans la technique de certains États pour assurer l'uniformité entre le droit interne et le droit international. Il aurait été plus opportun d'effectuer cet effort législatif dérisoire dans la mesure où il s'agit d'adapter les dispositions applicables à la responsabilité du transport aérien international au transport domestique. Malgré ce problème qu'il faut qualifier de technique, le droit communautaire et le droit français ont choisi de donner au droit conventionnel une exclusivité en matière d'accident aérien.

Cette assise textuelle ne doit pas faire oublier que les juridictions ont préféré dans certains cas ignorés le caractère uniforme et exclusif des conventions. L'analyse de la notion d'accident va s'avérer un moyen de moduler l'exclusivité du droit conventionnel.

2§. L'analyse de la notion d'accident au regard de l'article 17 de la Convention de Montréal.

L'article 17§ 1 de la Convention de Montréal dispose que le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que l'accident qui a causé la mort ou la lésion (A) s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement (B).

A. L'accident ou la lésion corporelle subie par le passager

1. L'absence de définition du droit conventionnel

a) L'accident et le transport aérien

L'article 17 de la Convention de Varsovie avait retenu la même approche, l'accident est le fait

générateur qui a pour conséquence la mort ou la lésion corporelle du passager.

La notion d'accident est l'élément central de la responsabilité du transporteur aérien ; pour autant les rédacteurs ont choisi de ne pas lui donner une définition. John Robins apporte une analyse critique de la notion d'accident dans la Convention de Montréal, qu'il apparente à « *smoking wreckage* »⁸¹⁷, l'absence de clarté, d'un terme qui est dissimulé sous une épaisse fumée. Mais au-delà, cette notion d'accident est un vestige de la Convention de Varsovie que la Convention de Montréal a préféré laisser dans cet épais brouillard.

Pour définir l'accident, il faut se référer à la terminologie juridique générale. A cette fin, John Robins reprend la définition donnée par le Black's law Dictionary en 2007 « *an unintended and unforeseen injurious occurrence ; something that does not occur in the usual course of events or that could not be reasonably anticipated* ».⁸¹⁸

En 2013, la tournure est différente « *An unforeseeable and unexpected turn of events that causes loss in value, injury, and increased liabilities. The event is not deliberately caused and is not inevitable* »⁸¹⁹.

Ce qui semble se dégager de ces deux approches, c'est le caractère non intentionnel et qu'il n'est pas le résultat d'un cas de force majeure. L'accident est un événement non voulu mais qui n'est pas pour autant inévitable.

Prenons la définition française contenue dans l'ouvrage de Gérard Cornu, qui le voit comme un « *événement ou fait involontaire dommageable imprévu* »⁸²⁰.

b) L'accident aérien et sa conceptualisation par la jurisprudence

La jurisprudence française définit l'accident aérien comme « *un événement soudain, unique, qui s'impose à la victime et résulte d'une force extérieure susceptible d'être localisée dans le temps et dans l'espace* »⁸²¹. L'exigence d'extériorité de l'accident est appréciée très restrictivement par les juges⁸²².

Cette définition est également retenue par les juridictions américaines. Dans la célèbre décision, *Saks v. Air France*, la Cour Suprême américaine retient « *When a passenger's injury*

817 John ROBINS, *The Montreal Convention of 1999 and the smoking wrecking of accident*, Annales of Air and Space law, Mc Gill, vol.XXXII, 2007, p.2.

818 Un événement préjudiciable involontaire et imprévu, quelque chose qui ne se produit pas dans le cours normal des événements ou qui ne pouvaient pas être raisonnablement prévisible.

819 <http://thelawdictionary.org>, c'est la tournure inattendue et imprévisible des événements qui provoque un préjudice matériel, la perte, des blessures. C'est un événement qui n'a pas pour source un acte délibéré, mais qui n'est pas pour autant un cas de force majeure.

820 Gérard CORNU, op., cit, p.11.

821 Cette définition perdure dans le temps, Cass., 1ère., civ, 15 janvier 2014, n° de pourvoi : 11-27962, inédit.

822 Cass. Civ. 1., 15 janvier 2014 N° 11-27.962, publié au bulletin. Aigle Azur c/ Merah.

is caused by an unexpected or unusual event that is external to the passenger »⁸²³. D'après ces définitions, l'accident est causé par un événement unique.

L'accident est-il constitué lorsqu'il y a un événement ou une pluralité d'événements qui forment l'accident ?

G. Tompkins considère que l'accident peut être « *the product of a chain of events and causes* » le passager qu'il s'agit d'une chaîne d'événements exceptionnels et inattendus qui lui sont extérieurs⁸²⁴. La « *proximate cause* » en common law, proche de la théorie la causalité adéquate, retient l'événement déterminant dans la réalisation de l'accident aérien⁸²⁵.

Ces deux méthodes sont utilisées indifféremment par les juridictions américaines pour établir le lien de causalité.

Nous rejoignons les propos de Laurent Tran sur cette absence de définition spécifique au transport aérien international malgré l'importance du contentieux qui a ponctué l'application de la Convention de Varsovie⁸²⁶. Les controverses doctrinales, les décisions décriées comme injustes du fait que des dommages existaient mais ne constituaient pas un accident au regard de la Convention de Varsovie, empêchaient les passagers de recourir au droit commun⁸²⁷.

La Convention de Montréal a compliqué l'analyse de la notion d'accident en supprimant toute recherche de la faute du transporteur aérien, pour le premier pallier, c'est-à-dire pour les dommages inférieurs à 113 000 DTS. La conception d'accident aérien aurait du être différente avec la Convention de Montréal. L'évolution de la sécurité des aéronefs, le perfectionnement de l'industrie aéronautique sont autant d'éléments qui devaient conduire les rédacteurs à envisager une approche objective et réaliste de l'accident à la lumière de ce progrès technique.

La jurisprudence n'a pas réduit la notion d'accident à la seule avarie technique ou mécanique de l'appareil⁸²⁸. L'accident correspond à tout événement, l'analyse de certains événements ambigus. Dans l'arrêt de la Cour d'appel de Paris Haddad c/ Air France du 29 juin 1979, le terme d'accident « ne peut se trouver restreint à un événement matériel fortuit d'ordre technique ou mécanique affectant l'appareil pendant le vol, mais concerne aussi tout trouble normal du voyage résultant d'une intervention imprévisible de tiers mal intentionné ce qui est le cas du détournement criminel d'un aéronef par des pirates »⁸²⁹.

823 Aviation Law, op., cit, p.352-362.

824 G. TOMPKINS, article 17 and the Warsaw Convention, When is an « accident » not an art.17 compensable accident, AASL 2007, vol.32, p.228-229. Cette analyse correspond à la théorie de l'équivalence des conditions en droit français.

825 I. PH. DIEDERICKS-VERSCHOOR, op., cit, p.154.

826 Laurent TRAN, op., cit, p.155, n°434.

827 Chambre des Lords, arrêt du 12 décembre 1996, *Abnett, Sidhu, et autres c/ British Airways*, op., cit.

828 Philippe DELEBECQUE, La dispersion des sources applicables..., op., cit, p.328.

829 CA Paris 29 juin 1979, a refusé l'application de l'article 1382 au profit de l'article 17 et 20 de la Convention

Une règle permet de cliver les situations et les pratiques juridictionnelles. Plus les juges sont enclins à l'exclusivité, plus ils retiennent une conception extensive de l'accident. A contrario, les juridictions qui utilisent d'autres sources pour la responsabilité du transporteur aérien, retiennent une analyse stricte de la notion d'accident.

Par ailleurs, le droit communautaire a pour habitude d'intervenir par des actes dérivés lorsque le droit conventionnel est silencieux ou imprécis. Mais on constate qu'il a choisi de s'en remettre entièrement au droit conventionnel en matière d'accident aérien.

2. L'appréciation de la notion d'accident : entre opportunisme et restriction

Cette étude doit s'effectuer en distinguant les différentes catégories de dommages subis par les passagers lors de leur transport. Sachant qu'il existe une graduation des événements qualifiés d'accident, un type de dommage n'aura pas la même intensité en fonction des conséquences pour le passager. L'événement incontestable en matière d'accident aérien est bien évidemment le crash aérien, sa portée médiatique lui donne un caractère irréfragable. Les cas suivants portent à controverse, d'où l'utilité de comprendre leur assimilation ou non à un accident aérien.

a) Les malaises des passagers lors de la phase de transport

La phase de transport comprend l'embarquement, le débarquement et la présence à bord de l'aéronef du passager.

Les malaises sont d'origine diverses, ils peuvent être liés à un état antérieur au voyage ou être déclenchés par le transport aérien lui-même.

Les tribunaux français ont eu à plusieurs reprises l'occasion de se pencher sur ces maux. Dans un arrêt de la Cour d'appel du 5 mars 1999⁸³⁰, les juges se sont intéressés au cas d'une passagère qui avait été victime d'un malaise avec perte de connaissance à sa descente d'avion, elle décédera deux jours après. Les ayants-droit ont considéré que le personnel à bord n'avait pas rempli son obligation d'assistance à bord de l'aéronef et que le transporteur aérien avait omis de mettre en garde les passagers contre les risques d'ordre respiratoires inhérents à un vol long courrier, ce qui était constitutif d'une faute. La Cour d'appel a confirmé l'absence d'accident au regard de l'article 17 de la Convention de Varsovie, au motif que, le malaise qui

de Varsovie.

830 CA de Paris 5 mars 1999, *Consorts Stiegler-Duque c/ Avianca*, RFDAS vol.210, 1999, p.225

entraîna la mort de la victime n'était pas un événement accidentel extérieur à la victime et donc ne saurait constituer un accident.

Autre situation, un malaise suivi du décès du passager à bord de l'aéronef malgré les tentatives de réanimation d'un médecin passager. Le TGI de Marseille a considéré dans cette espèce, que ces « *éléments ne permettent pas d'admettre un seul instant qu'un accident se soit produit à bord de l'aéronef* »⁸³¹.

Les juridictions françaises ont une approche très pragmatique de l'accident ou de l'incident aérien, alors que les juridictions américaines procèdent à une recherche de l'ensemble des circonstances qui ont conduit à l'état du passager voire à son décès.

Dans une célèbre décision, *Air France v. Saks*⁸³², la Cour Suprême a déclaré qu'un accident était un « *incident inattendu et inhabituel ou un événement extérieur au passager, qui ne peut pas être le résultat de réactions intrinsèques au passager à l'opération normale, ordinaire et attendue de l'appareil* »⁸³³. Pour les juges de la juridiction suprême, il est nécessaire de vérifier que « *c'était la cause de la blessure qui doit répondre à la définition plutôt que la blessure elle-même. La jurisprudence américaine reconnaît depuis longtemps la distinction entre un accident qui est la cause d'une blessure et la blessure elle-même qui constitue un accident* »⁸³⁴. Il s'agit de ne pas analyser l'événement en lui même, mais les circonstances qui ont conduit à sa survenance.

Cette approche est différente des juridictions françaises qui se limitent à rapprocher le malaise du passager avec l'accident sans rechercher les circonstances qui ont amené le passager dans cet état.

En effet, cette approche des juridictions américaines est beaucoup plus protectrice pour les passagers. C'est ce qui explique une divergence de jurisprudence importante dans l'analyse de la notion d'accident.

Dans l'affaire *White et a. v. Emirates Airlines, Inc.*, le passager victime d'un malaise suivi d'un arrêt cardiaque n'avait pas fait l'objet d'une prise en charge adéquate. En effet, l'équipage n'avait pas suivi le *protocole d'urgence de soin des passagers* qui prévoit l'utilisation d'un défibrillateur, et de procéder à une réanimation cardio-pulmonaire, au motif que le passager respirait. Or les membres de sa famille ont demandé la mise en place de ce dispositif en vain. La cour a jugé que le non respect de cette procédure constituait un manquement de l'équipage dans le suivi du plan d'urgence mais que cela ne constituait pas un accident en soi. La Cour

831 TGI Marseille, 3 septembre 1997, *Consorts Martignier-Gorecki c/ Air Inter*, RFDAS vol. 205, 1998 p.146, Cour d'appel Aix en Provence 6 Novembre 2002 N°: 98/04244, rejet.

832 *Air France v. Saks* (U.S. Supreme Court, 4 mars 1985, aff. n° 83-1785, 470 US 392 (1985))

833 Christopher KENDE, *Développements récents en droit américain des transports*. - Janvier 2011 – Octobre 2012, Revue de droit des transports n° 4, Octobre 2012, chron. 8

834 Ibid.

chercha à savoir si le non-respect du protocole d'urgence « *était anormal ou inattendu* », auquel cas cela on serait en présence d'un accident⁸³⁵.

Dans le cas soulevé par le TGI de Marseille, les juges n'ont pas recherché le respect par l'équipage de cette procédure d'urgence.

Le comportement de la compagnie devient lui-même l'accident, cette définition extensive devient source d'inquiétude pour les transporteurs aériens.

Il est étonnant que les tribunaux français n'aient pas choisi ce raisonnement juridique, car l'obligation de sécurité de résultat pesant sur le transporteur aérien doit le conduire à tout mettre en œuvre pour que son passager arrive sain et sauf à destination.

Dans cette affaire, c'est l'action du transporteur aérien qui a été assimilée à un accident. Les juridictions américaines ont également estimé que l'omission du transporteur aérien pouvait être qualifiée d'accident. Dans le cas *Olympic Airways v. Husain*⁸³⁶, un passager avait eu un choc anaphylactique qui a conduit à son décès. Malgré des demandes répétées, le passager avait été assis près de la zone fumeur, alors *qu'il était asthmatique et qu'il avait pris soin de le signaler à l'équipage qui refusa d'accéder à sa requête*. Le passager est décédé à bord de l'aéronef malgré les soins prodigués par un médecin-passager.

La Cour Suprême a choisi le raisonnement suivant : « *A critical issue in this appeal is whether a failure to act, or an omission, can constitute an accident for the purposes of Article 17. Often a failure to act results in an accident, or forms part of a series of acts and omissions which together constitute an accident* »⁸³⁷.

Le raisonnement des juges de la Cour Suprême va plus loin, ils s'interrogent sur l'élément déterminant de l'accident ; est-ce le refus du personnel navigant de déplacer le passager ou son exposition inutile à la fumée ? Les juges ont considéré que « *the direct cause of his death was the unnecessary exposure to the smoke* ». Ensuite, le refus du personnel navigant s'analyse comme le maintien dans cette exposition de fumée, « *he refusal of the attendant to move him could be described as insistence that he remain seated in the area exposed to smoke* ».

L'exposition à la fumée dans ces circonstances doit être considéré, selon les juges, comme un événement inhabituel ou inattendu caractéristique de l'accident au regard de l'article 17 de la Convention de Varsovie⁸³⁸.

835 *White et al. v. Emirates Airlines, Inc.* U.S. Court of Appeals, 5th Cir., 1 oct. 2012, aff. N° 11-20843.

836 *Olympic Airways v. Husain*, (02-1348) 540 US 644 (2004) reproduit dans <http://www.law.cornell.edu>

837 *Une question essentielle dans le présent pourvoi est de savoir si un acte manqué ou une omission, peuvent constituer un accident au sens de l'article 17. Souvent, une carence entraîne un accident, ou fait partie d'une série d'actes ou omissions qui, ensemble, constituent un accident*

838 *Ibid, the exposure to smoke in these circumstances could, in my view, properly be described as an unusual or unexpected event.*

L'omission des préposés du transporteur a été dans le jurisprudence américaine plusieurs fois relevées et caractérisées comme un accident au regard de l'article 17⁸³⁹.

Laurent Tran rappelle à juste titre la jurisprudence *Seguritan v. Northwest Airlines*⁸⁴⁰. Dans cette espèce, un passager est victime d'un arrêt cardiaque à bord de l'aéronef mais il décédera deux jours après son atterrissage. Dans ce cas, la difficulté réside dans la détermination de l'accident, la crise cardiaque est la blessure, mais où se trouve la source de la cause. Les juges ont considéré que « *the "accident" is not the heart attack suffered by the decedent* ». Mais « *it is the alleged aggravation of decedent's condition by the negligent failure of defendant's employees to render her medical assistance* ». Les préposés doivent fournir toute l'assistance nécessaire au passager afin d'éviter toute aggravation qui pourrait conduire à son décès. En effet, l'absence de soins dans les délais impartis ont empêché le passager de survivre à son attaque cardiaque. Même si la santé d'un passager soit fragile, le transporteur se doit de ne pas aggraver sa situation en fournissant une assistance médicale opérationnelle.

La notion d'accident est perçue de manière extensive, mais en aucun cas il n'y a un alourdissement de la responsabilité, puisque le transporteur a une obligation de sécurité de résultat.

Nous regrettons que les tribunaux français n'aient pas recours à cette interprétation juridique, ce raisonnement recherchant l'ensemble des circonstances qui ont contribué à la réalisation du dommage, dans ces événements il y en a un qui est qualifié d'accident.

Ces dernières années, les juridictions américaines ont renforcé cette recherche, notamment dans les affaires Watts et Fulop.

Dans le cas Watts⁸⁴¹, le passager avait succombé à une crise cardiaque dans les toilettes de l'aéronef, l'équipage ne s'était rendu compte qu'au moment de l'atterrissage du décès du passager.

Les interprétations faites de l'accident au regard de l'article 17 de la Convention de Varsovie, vont trouver toutes leur efficacité avec la Convention de Montréal en raison de la reprise de la même définition⁸⁴². Le nouvel article 17 de la Convention de Montréal va bénéficier des précédents de la Convention de Varsovie. C'est donc dans cette droite lignée que les juges ont considéré que « *although Matsuo's heart attack was caused by his own internal condition and was unrelated to the operation of the American Airlines aircraft, American Airlines' unusual*

839 Laurent Tran, op., cit, p.173 n°480.

840 *Seguritan v. Northwest Airlines, Inc.*, 86 A.D.2d 658, disponible sur www.leagle.com, cité ég. par Laurent Tran, op., cit, p.173.

841 *Watts v. Am. Airlines, inc*, 2007, US District 75617 SD indianapolis 10 octobre 2007, disponible sur <http://in.findacase.com>

842 Ibid, *Article 17 of the Montreal Convention* « As there are no reported cases dealing with this specific issue, the court will construe Article 17 of the Montreal Convention in accordance with the precedent developed under the Warsaw Convention ».

or unexpected failure to recognize and/or respond to Matsuo's heart attack, and its failure to conform to industry custom and practices by responding to his medical emergency, could constitute a link in the chain of the events causing the ill-fated "accident" on board Flight 154 ».

Le siège de l'accident est une nouvelle fois imputable à la compagnie aérienne dans son défaut de gestion et de réponse dans la mise en place du protocole d'urgence.

Dans le cas *Fulop*⁸⁴³, les juges sont allés au delà des attentes prévisibles en matière de sécurité due aux passagers. Les faits sont similaires, sauf que le passager n'est pas décédé mais a eu des séquelles irréversibles. La crise cardiaque était survenu lors d'un vol international, mais l'exigence retenue est sans commune mesure. Le passager soutient que le commandant de bord a manqué de diligence en ne prenant pas la décision de dérouter l'avion afin qu'il puisse bénéficier de l'aide médicale appropriée. La Cour relève que « *that "aberrant conduct of Malev's employees in handling the occurrence, the failures of which aggravated Fulop's initial heart attack," could be viewed as an "unusual or unexpected event or happening," thus qualifying as an "accident" under Article 17 of the Convention for which Malev would be liable for any damage sustained as a result* ».

Elle ajoute que le détournement de l'avion pour des raisons médicales était une option envisageable, que cette omission constitue le siège de l'accident. Cette décision est à tempérer, car en 2003⁸⁴⁴, la compagnie Malev a obtenu gain de cause, en expliquant que le détournement de l'aéronef est plus risqué que le maintien du passager à bord. Dans cette configuration, le commandant de bord doit vider une partie des réservoirs de kérosène en raison de la surcharge à atterrissage, ce qui fait courir un risque pour la totalité des passagers. Le fait de ne pas avoir détourné le vol n'est pas constitutif d'un accident. De plus la présence à bord d'un médecin-passager qui a estimé que le passager pouvait poursuivre le voyage n'est pas constitutif d'un manquement au protocole d'urgence d'usage dans l'industrie aéronautique. Il est donc nécessaire d'atténuer certaines interprétations trop extensives de l'accident afin de garantir la sécurité du plus grand nombre.

Les malaises peuvent conduire à l'application de l'article 17 et être **constitutifs d'un accident**, il était important de nuancer ce constat, qui reste une exception américaine. **Mais il** est un élément de compréhension du choix des passagers de porter leur litige devant ces juridictions.

843 *Fulop v. Malev Hungarian Airlines*, 175 F. Supp. 2d 651 (S.D.N.Y. 2001), disponible sur www.leagle.com/
 844 *Fulop v. Malev Hungarian Airlines*, 244 F.Supp.2d 217 (2003) 21 janvier 2003, disponible sur www.leagle.com/

b) Les cas des thromboses veineuses ou syndrome de la classe économique : l'émergence d'un nouveau risque aérien

i) Le lien entre la thrombose-veineuse et le transport aérien

La thrombose veineuse est plus connue sous le nom de phlébite. Elle désigne la formation d'un caillot dans une veine. La localisation des phlébites profondes⁸⁴⁵ se situe dans les membres inférieurs (jambes, cuisses, plis de l'aîne). Dans la mesure où le caillot peut se détacher et provoquer une embolie pulmonaire (obstruction de l'artère pulmonaire), la thrombose profonde impose une consultation d'urgence⁸⁴⁶. L'absence de circulation sanguine lors d'une station assise prolongée comme dans le cas d'un vol long courrier favorise le risque de thrombose.

L'OMS a lancé une étude sur le lien entre la thrombose veineuse qui conduit à une embolie pulmonaire et les voyages par air. Il en ressort que le risque est multiplié par deux environ après quatre heures de voyage et plus. Les incidents cardiovasculaires sont la deuxième cause d'incident survenant à bord d'un avion et la première cause de déroutement⁸⁴⁷.

Pourquoi l'assimilation de la thrombose veineuse à un syndrome de la classe économique ?

Les thromboses sont favorisées par les espaces étroits, le confinement des passagers dans un lieu réduit ce qui empêche les mouvements donc la circulation sanguine.

Les classes économiques sont réputées pour leur inconfort notamment sur les longs courriers, le manque d'espace, et l'impossibilité pour les passagers de changer de position a conduit le corps médical à rapprocher la DVT de la classe économique⁸⁴⁸.

ii) L'unité des juridictions dans le rejet de la thrombose-veineuse comme un accident aérien

Les juridictions françaises ont eu quelques cas de thrombose veineuse profonde, il s'agit de s'intéresser à l'issue donnée à cette pathologie propre au transport aérien.

Dans l'arrêt de la Cour de Cassation du 23 juin 2011⁸⁴⁹, les juges ont cherché l'existence d'un accident. La première difficulté réside dans la preuve que la thrombose s'est formée au cours du vol ou de toute opération d'embarquement et de débarquement, ensuite de démontrer que la thrombose est la conséquence d'un événement soudain et extérieur au passager.

845 Deep Vein Thrombosis plus connue sous l'appellation DVT.

846 <http://www.inserm.fr/>

847 Amandine BECK, *Incidence et moyens de préventions des pathologies cardiovasculaires, au cours du transport aérien, une revue de littérature, thèse de médecine*, Université de Limoges, 2014.

848 Question posée par aly Smith (Verts/AIE) à la Commission européenne sur le lancement d'une étude communautaire de santé publique sur la relation entre les voyages aériens et le risque de mortalité par embolie pulmonaire. E-5037/08.

849 Cass. 1re civ., 23 juin 2011, n° 09-71.307, *Compagnie Emirates c/ CPAM des Hauts-de-Seine et a*

La Cour d'appel n'étant pas à même de connaître le moment précis de l'apparition de la phlébite, elle a fait appel à un expert. Ce dernier a considéré que le passager n'avait pas d'antécédents médicaux justifiant un terrain favorable à la phlébite, mais que sa survenance est le résultat de huit heures d'immobilité entre le vol, les escales et le stationnement pendant quatre heures de l'aéronef sur le tarmac de l'aéroport. La Cour d'appel au vu de ces éléments a estimé que le passager avait bien été victime du syndrome de la classe économique.

La Cour de Cassation casse cette décision au motif que la Cour d'appel n'a démontré que l'accident, dans notre espèce la phlébite, était un événement extérieur au passager .

Dans cet arrêt, nous retrouvons la jurisprudence applicable en matière de malaise, la simple concomitance entre le vol et le malaise d'un passager est insuffisante pour activer la présomption de responsabilité du transporteur aérien⁸⁵⁰.

La Cour de Cassation reste fidèle à sa première position en matière de phlébite rendu le 14 juin 2007⁸⁵¹, dans laquelle un passager avait eu une embolie pulmonaire plusieurs jours après son voyage. Ce dernier soutenait que la migration du caillot de sang qui s'était formé lors du transport à provoquer l'embolie pulmonaire. Le critère d'extériorité permettait aux juges de la haute juridiction d'écarter l'assimilation de la phlébite à un accident.

Ce rejet n'est pas propre aux juridictions françaises, la célèbre décision de la Haute Cour d'Australie *Povey v. Qantas Airways Limited* du 23 juin 2005 a consacré la même approche⁸⁵². Dans cet espèce, le passager qui voyageait en classe économique avait considéré que la DVT avait été favorisé par le positionnement des sièges dans la classe économique, la distribution d'alcool qui accentue selon certains médecins la formation de la phlébite, mais surtout de l'omission volontaire du transporteur aérien sur le risque de phlébite lors des voyages longs courriers.

Ce dernier argument est particulièrement intéressant dans la mesure où ce syndrome apparaît effectivement lors des vols longs courriers en classe économique. N'était-on pas en mesure de considérer la DVT comme un risque inhérent à la navigation aérienne ? Le transporteur aérien est-il tenu d'un devoir de mise en garde contre ces risques.

Les juges australiens n'ont pas retenu l'omission du transporteur comme un accident, ce qui aurait pu être le cas au regard de la jurisprudence applicable en matière de malaise par les juridictions américaines. Cette décision s'inscrit plus dans un devoir de fidélité à la

850 Philippe Delebecque, *La thrombose, « syndrome de la classe économique », n'est pas un accident aérien*, Revue de droit des transports n° 10, Octobre 2011, comm. 160

851 Cass, 1re civ, 14 juin 2007, *M. Patrick Rozenberg et autres c/ Société Air Canada*, n°05-17.248, publié au bulletin

852 Philip FORSANG NDIKUM, *Encyclopaedia of International Aviation Law: Volume 3*, p.37 et s.

Convention de Varsovie, et maintenir son caractère uniforme et exclusif⁸⁵³.

Une classe action a également été intentée par des victimes de DVT, « *Air Travel and deep vein thrombosis group litigation order* ». La House of Lords a considéré que la DVT n'est pas un accident au regard de l'article 17, mais au-delà, qu'il n'existe pas de pratique établie par le secteur aérien pour instaurer une obligation de mise en garde contre le risque d'embolie pulmonaire⁸⁵⁴.

John Robins cite les propos du juge Callinan dans l'affaire Povey c/ Qantas, qui voit dans les instruments de la Convention de Varsovie en matière d'accident une application anachronique. Les dangers qui existaient lors de la formation de la Convention de Varsovie ne sont plus les mêmes, la révision de la Convention doit se faire à la lumière des nouvelles technologies afin de permettre un application actuelle de la notion d'accident⁸⁵⁵.

Malheureusement, la Convention de Montréal est resté dans une approche hors du temps de la notion d'accident. La société française d'angiologie a demandé que tous les passagers qui effectuent un vol de plus de quatre heures soient munis de bas de contention afin d'éviter la survenance de phlébite⁸⁵⁶. L'existence d'une controverse sur le lien entre la DVT et le transport aérien permet à l'heure actuelle aux juridictions de rejeter toute action contre le transporteur aérien sur ce motif. Ce qui est regrettable contenu du nombre de travaux scientifiques relevant ce lien.

Un devoir de mise en garde doit éventuellement être mis à la charge du transporteur aérien, au même titre que son obligation d'information quant aux formalités médicales et administratives⁸⁵⁷.

lii) La proximité des solutions de la thrombose-veineuse avec les troubles auditifs

La jurisprudence française a retenu la même approche pour les troubles auditifs liés au voyage aérien. Pourtant les cours d'appel retiennent facilement la responsabilité du transporteur aérien dans ces cas. La Cour d'appel de Bordeaux du 27 avril 2011 a considéré que les lésions auditives subies par la passagère n'étaient pas liées à un état antérieur mais « *aux conditions de vol, les effets combinés des conditions de climatisation, de recyclage et de circulation de*

853 Alexis LEMARIÉ, *Rejet de la responsabilité du transporteur aérien en cas de thrombose veineuse du passager : le respect par la Cour de cassation de la finalité unificatrice de la Convention de Varsovie* Revue de droit des transports n° 12, Décembre 2011, comm. 200

854 *Air Travel and deep vein thrombosis group litigation order*, House of Lords UK, 8 décembre 2005, [2005] UKHL 72. , I. H. Ph. DIEDERIKS-VERSCHOOR, P. MENDES DE LEON, p.158-159.

855 John ROBINS, op., cit, Lord Callinan, Povey c/ Qantas, p.3.

856 Société Française d'angiologie, groupe de travail sur la prévention des thromboses veineuses des membres inférieurs, Michèle Cazaubon, <http://www.angiologie.fr>.

857 Cf la partie sur l'obligation d'information du TA.

l'air des avions, avec la répétition des phases de compression ». La passagère avait fait constater cet état à sa descente d'avion par un médecin puis par un spécialiste ORL. Le simple lien de causalité entre la pathologie et le transport aérien n'est pas suffisant. La Cour de cassation du 15 janvier 2014 a censuré cette décision au motif que la Cour d'appel a omis d'établir « *l'imputabilité du dommage à un accident qui serait survenu lors des opérations de vol* »⁸⁵⁸.

La Cour de cassation reste fidèle à sa position. Ainsi, dans un arrêt du 6 décembre 1988, elle a considéré que « *la simple concomitance entre le vol et l'apparition de la lésion n'est pas suffisante pour établir un lien de causalité* »⁸⁵⁹. Le fait d'écarter un état pathologique antérieur sans rechercher si le dommage n'avait pas pour cause un événement extérieur ne permet pas de consacrer la responsabilité du transporteur aérien⁸⁶⁰. L'accident au sens de la Convention de Montréal ne doit pas trouver sa source dans un état pathologique antérieur.

L'absence d'état antérieur de la victime n'est pas suffisant pour caractériser l'extériorité et pour cause, l'accident trouve son origine à l'intérieur du passager. Gérard Légier avait justement évoqué une possibilité d'application de la condition d'extériorité dans les accidents du travail. Selon lui, « *si la notion d'accident de travail implique l'existence d'un traumatisme, c'est-à-dire d'une lésion causée par un agent extérieur, cette condition est remplie dès lors que la lésion est imputable à un effort même accompli dans un acte normal provenant de l'action du travail sur la matière objet de son travail* »⁸⁶¹. La condition d'extériorité ne veut plus dire grand chose, il est aisé de s'en débarrasser⁸⁶². Le droit du travail a progressivement évacué cette condition d'extériorité. Alors que la jurisprudence *Saks v. Air France* place la condition d'extériorité au centre de la qualification de l'accident aérien au regard de l'article 17 de la Convention de Varsovie.

En cas de troubles auditifs, l'accident est caractérisé s'il y a une condition d'extériorité et un fonctionnement anormal de l'aéronef. Cette approche a été retenue par une jurisprudence américaine *Weintraub v. capital international airways*⁸⁶³. Il n'y a pas d'accident lorsque le dommage résulte des propres réactions de la victime au fonctionnement normal et prévisible de l'avion⁸⁶⁴.

858 Cass., civ., 1re, 15 janvier 2014, n°11-21.394.9 bull. Air France KLM c/ Comet

859 Cass., civ, 1re, 6 décembre 1988, n°87-15.168, bull.

860 Alexandre DUMERY, *Interprétation stricte de la notion d'accident dans la réparation du préjudice corporel subi par le passager d'un aéronef au sens de la Convention de Montréal*, JCP G, n°4, 24 janvier 2014, n°90.

861 Gérard Legier, note sous Cass., civ., 1re, 6 décembre 1988, D. 1989, p.541-542.

862 Ibid, p.542.

863 Paul B.LARSEN, *Aviation Law: Cases, Laws and Related Sources: Second Edition*, p.359, *Weintraub v. Capital*, 16 Avi 18,058 (NY, 1981).

864 Frédéric LETACQ, op., cit, n°50.

Les arrêts du 14 janvier 2014 s'apparentent à un recadrage de la notion d'accident à sa conception la plus stricte.

Le transport aérien s'est fortement démocratisé, l'accès aux voyages conduit toutes sortes d'individus à emprunter les airs pour se rendre sur leurs lieux de vacances ou pour des raisons professionnelles. L'avion n'est plus le lieu de rendez-vous de la haute société, mais de la société dans son ensemble.

Les transporteurs aériens font face à une recrudescence des incivilités à bord des aéronefs, il est important de s'intéresser à ce nouveau phénomène des passagers indisciplinés.

c) Les passagers indisciplinés et la notion d'accident

Guy Schrenzel s'est penché sur ce phénomène des « unruly passengers », le refus de se conformer à certaines consignes peut être préjudiciable à la sécurité de l'aéronef et de ses occupants⁸⁶⁵.

En matière de responsabilité, il est important de savoir si ces actes sont susceptibles d'être considérés comme des accidents au regard de l'article 17 du droit conventionnel, ou d'être envisagés comme des actes isolés c'est-à-dire qui ne sont pas liés à la navigation aérienne, qui peuvent être résolues au travers du droit commun et notamment de la responsabilité délictuelle. Rappelons la définition de l'accident retenue de manière commune par les juridictions comme étant un événement inattendu ou inhabituel extérieur au passager.

i) L'obligation de sécurité de résultat du transporteur ferroviaire en cas d'agression

La jurisprudence française est régulièrement saisie en matière d'agressions subies par des passagers par d'autres passagers dans le transport ferroviaire. Sur le fondement de l'obligation de sécurité de résultat, la SNCF est déclarée responsable civilement des actes des tiers. La Cour de Cassation a estimé que les actes des tiers ou des passagers ne sont pas des cas de force majeure⁸⁶⁶.

L'obligation de résultat emportait présomption de faute et présomption de causalité pour la Cour de Cassation⁸⁶⁷. Cette jurisprudence sévère en matière de responsabilité du transporteur

⁸⁶⁵ Guy SCHRENZEL, *Les passagers perturbateurs, Aspects civils et pénaux en droit international*, Annales of Law and Space, vol.XXIV p. 217

⁸⁶⁶ Cass. 1re civ., 12 déc. 2000 D. 2001, p. 1650, note C. Paulin, l'agression d'un voyageur qui pouvait être évitée ne constitue pas un cas de force majeure. Hubert GROUDEL, Cass., civ, 1re, 3 juillet 2002, SNCF c/Tassito et autres, obligation de sécurité, SNCF, agression voyageur.

⁸⁶⁷ Géraldine FRIZZI, *Jcl. Transport, Fasc. 470-20 : Transport terrestre . – La responsabilité du transporteur interne de voyageurs et de bagages, n°27*

ferroviaire ne semble pas avoir la même portée pour le transporteur aérien.

L'article 17 de la Convention de Varsovie selon Géraldine Frizzi n'intervient qu'en matière d'accident, l'agression n'étant pas un accident, la responsabilité du transporteur aérien ne pourrait être retenue⁸⁶⁸. De plus, le transporteur aurait légitimement la possibilité de se libérer en démontrant la faute d'un tiers, c'est-à-dire de l'agresseur. Ce qui l'a amené à juger une responsabilité plus lourde du transporteur ferroviaire par rapport aux autres transporteurs.

Mais peut-on être aussi catégorique en considérant que l'agression n'est pas un accident au regard de l'article 17 de la Convention de Varsovie ?

ii) L'abondante jurisprudence américaine en matière de « unruly passengers »

Les juridictions américaines ont été amenées à se prononcer sur ces cas d'agression, de rixes, d'agression sexuelle à bord de l'aéronef.

La chute d'un passager ivre sur un autre a été jugée comme constituant un accident au sens de l'article 17. En effet, la compagnie aérienne est responsable de sa distribution d'alcool, la présence de passagers fortement alcoolisés doit lui être naturellement imputable. Le fait de distribuer de l'alcool à un passager ivre est constitutif d'un manquement, qui a permis l'agression des autres passagers⁸⁶⁹.

Mais dans certains cas, les juges n'ont pas cherché à étendre plus que nécessaire la notion d'accident. Dans l'arrêt *Price v. British Airways* de 1992⁸⁷⁰, les juges ont eu à se prononcer sur une rixe entre deux passagers. La problématique retenue par la Cour consistait à analyser cette rixe comme un risque inhérent à la navigation aérienne. Les juges ont retenu que « *incident involving one passenger punching another does not constitute an "accident" under the Warsaw Convention because it "bears no relation to defendant's operation of the aircraft.* En effet, les deux passagers étaient ivres, la bagarre était née d'un imbroglio, ce qui n'est pas un risque inhérent à la navigation aérienne⁸⁷¹.

Cette décision va servir de repère jurisprudentiel pour refuser d'assimiler les bagarres entre passagers, les rixes, comme des accidents au regard de l'article 17 de la Convention de Varsovie. Dans l'affaire *Stone v. Continental Airlines inc*⁸⁷², il ne s'agissait pas à proprement parler d'une bagarre, mais d'une agression, le passager victime ayant reçu un coup sans raison apparente. Malgré le caractère extérieur au passager, la Cour a rejeté la qualification

⁸⁶⁸ Ibid.

⁸⁶⁹ *Oliver. c. Scandinavian airlines system 5* [1983] US Dist. LEXIS 17951, disponible sur leagle.com, cité également par Guy SCHRENZEL, op., cit.

⁸⁷⁰ *Price v. British airways* 1992 WL 170679 (SDNY), disponible sur leagle.com

⁸⁷¹ Nicole LACHANCE, *The sky is the limit, Accident, bodily injury, and liability under the montreal convention*, annales air and law space vol.XXVI p. 143

⁸⁷² *Stone v. Continental Airlines inc.* 1995 905F supp. 823

d'accident à cette agression, en se fondant sur la jurisprudence *Price v. British Airways*.

Les agressions sexuelles à bord des aéronefs vont conduire les juges à donner une appréciation ultra-extensive de l'article 17 de la Convention de Varsovie.

Dans l'affaire *Tsevas c. Delta Airlines* en 1997⁸⁷³, une passagère a été victime d'une agression sexuelle de la part d'un passager en état d'ébriété, malgré les multiples demandes d'intervention de la victime auprès du personnel navigant. L'accident était formé par la combinaison de deux éléments : les actes du passagers perturbateurs mais également les actions ou les omissions de la compagnie aérienne⁸⁷⁴. Dans l'affaire *Wallace c. Korean Air* en 1999⁸⁷⁵, la passagère endormie a été agressé sexuellement par son voisin. Les juges ont considéré qu'il n'y avait pas un accident au regard de l'article 17 de la Convention, se retranchant derrière la jurisprudence *Price*, « car l'agression n'avait pas de relation avec l'exploitation d'un avion et ne constitue pas un risque caractéristique du transporteur aérien »⁸⁷⁶.

Cette jurisprudence n'apporte pas de véritable solution pour déterminer la responsabilité du transporteur aérien du fait des tiers.

La Convention de Varsovie permettait au transporteur aérien de se libérer en prouvant que la faute ne lui est pas imputable. Avec la Convention de Montréal, le transporteur aérien ne dispose pas de moyens d'exonération pour les dommages inférieurs à 113 000 DTS.

Revenons au propos de Géraldine Grizzi, qui estimait que l'obligation de sécurité de résultat était plus lourde pour le transporteur ferroviaire. Il convient de tempérer cette affirmation au regard de la nouvelle convention. Cette obligation de sécurité combinée à une responsabilité objective peuvent conduire les juridictions françaises à considérer qu'un passager agressé à bord d'un aéronef est un accident au regard de l'article 17 de la Convention de Montréal. Néanmoins, nous avons eu l'occasion de voir que les juridictions françaises n'hésitent pas à écarter le droit conventionnel au profit du droit interne⁸⁷⁷. Dans le cas d'une agression, la Cour préférera sans doute que les victimes agissent au regard de la responsabilité délictuelle.

B. La délimitation spatiale de la responsabilité du transporteur aérien

873 *Tsevas v. Delta Airlines, Inc.*, No. 97 C 0320. 1997 WL 767278

874 Guy Schrenzel, op., cit..

875 *Wallace v. Korean Air Lines Co., Ltd.* 214 F.3d 293 (2d Cir. 2000), cf article James M. CAMPBELL, Kathleen M. GUILFOYLE, *Asserting Claims for sexual assault under the Warsaw Convention*, IADC, august 2000 n°10 disponible sur <http://www.iadclaw.org>

876 Guy SCHRENEZL, op., cit.

877 TGI Paris 8 novembre 1995, *Mohamed et autres c/ British Airways*, RFDAS vol.201, 1997, p.150.

Le transporteur aérien est responsable des dommages qui surviennent à bord de l'aéronef, durant les opérations d'embarquement et de débarquement selon l'article 17 de la Convention de Montréal. L'étendue de la période de responsabilité est restée identique à celle fixée par la Convention de Varsovie.

Le premier problème concerne la délimitation de cette période de responsabilité. Quels sont les critères qui permettent d'identifier que le passager se trouve dans une opération d'embarquement et de débarquement.

Le second problème va découler de ces critères retenus par la jurisprudence qui ne sont plus en phase avec la réalité actuelle. La construction d'aéroports gigantesques, la multiplication des prestataires de services au sol, l'utilisation de moyens de transports au sein de l'aérogare rend cette période de responsabilité complexe.

1) La période de responsabilité du transporteur aérien retenue par les tribunaux français

a) Les risques inhérents à la navigation et à l'exploitation aérienne

Paul Chaveau avait estimé qu'il appartenait au transporteur aérien de garantir la sécurité des passagers des risques aériens au regard de l'article 17 de la Convention de Varsovie⁸⁷⁸.

Il s'agit d'un critère de localisation pour les accidents qui surviennent entre l'aéronef et l'aérogare. Pour une partie de la doctrine française, lorsque le passager se trouve entre l'aire de trafic et les bâtiments de l'aérogare, le transporteur a une obligation de sécurité au regard de l'article 1147 du code civil⁸⁷⁹.

L'arrêt de la Cour de cassation du 18 janvier 1966 *Maché* illustre cette position doctrinale.

Dans cette espèce, le passager accompagné d'une hôtesse de la compagnie Air France avait fait une chute dans les jardins de la douane, chute causée par une dalle cassée. Le passager était pris en charge par le transporteur ainsi que d'autres voyageurs pour être acheminés aux bâtiments de l'aérogare.

La Cour a considéré que l'obligation de sécurité du transporteur aérien était maintenue lorsque le passager subissait un dommage en un lieu qui « *se trouve exposé aux risques inhérents à la navigation et à l'exploitation aérienne* »⁸⁸⁰.

878 Propos de Paul CHAUCHEAU, cité par Vincent GRELLIÈRE, op., cit, p.229.

879 Michel de JUGLART, Emmanuel de PONTAVICE, Traité de Droit aérien, op., cit, p.1175 n°2751.

880 Cass, civ, 1re, 18 janvier 1966 publié au bulletin, 1966 n°38

Que faut-il entendre par les risques inhérents à la navigation et à l'exploitation aérienne et où sont-ils susceptibles de se manifester ?

Nous l'avions vu précédemment dans la qualification de l'accident au regard de l'article 17, les risques inhérents à la navigation aérienne sont les risques de l'air, c'est-à-dire ceux liés à l'activité aérienne. Vincent Grellière estime à juste titre que cette approche retenue par les tribunaux reste hors de sa portée des juges pour sa définition, qui doit être recherchée auprès de spécialistes de l'aéronautique⁸⁸¹.

La notion « *d'exploitation aérienne* » doit quant à elle être appréciée de manière extensive comme ce qui permet le fonctionnement de l'activité aérienne. Ainsi, les services sur le tarmac, les contrôleurs aériens, les opérations de dégivrage des aéronefs par exemple font partie de l'exploitation aérienne. Ces risques ne sont pas liés à la navigation aérienne, c'est-à-dire les risques de l'air, mais ils présentent un certain degré de danger dans la mesure où le passager se trouve sur des aires qui ont pour activité l'exploitation aérienne⁸⁸².

Vincent Grellière donne un exemple du risque d'exploitation aérienne, c'est le cas de la collision entre deux aéronefs au sol, ou bien la chute d'un passager de la passerelle d'embarquement en raison d'un mauvais entretien.

Une stricte délimitation de cette zone soumise aux risques inhérents à la navigation aérienne aurait été souhaitable. La doctrine a cherché à énumérer les aires qui sont présentes comme comportant les risques de l'air. Cette zone comprendrait l'aire de trafic, c'est-à-dire le tarmac, et l'extérieur de l'aéronef. La jurisprudence française n'a pas choisi cette solution.

Mais ce critère de l'exposition aux risques de l'exploitation aérienne devient de moins en moins pertinent, en raison du développement des passerelles, des liaisons télescopiques⁸⁸³.

b) La période de transport durant laquelle le passager est pris en charge par le transporteur aérien

Lentement, les juges ont inséré un critère supplémentaire, celui de l'encadrement du passager par les préposés du transporteur aérien. Cet élément permet une approche extensive de l'article 17, afin de prendre en considération des accidents qui surviennent en dehors des aires soumises aux risques inhérents à la navigation aérienne.

881 Ibid.

882CA Paris 2 avril 1971 Air France c/ Dame Nicoli, RFDA 1971, p. 173.

883 Michel de JUGLART, Emmanuel de PONTAVICE, Traité de Droit aérien, op., cit, p.1173, n°2754, Nicolas DELEUZE, op., cit, p.67.

Ce critère donne beaucoup plus de consistance pour les dommages liés à l'exploitation aérienne, qui ne se limitent pas à l'extérieur de l'aérogare, mais permet de retenir la responsabilité du transporteur aérien pour les dommages subis à l'intérieur lors de la prise en charge des passagers par ses préposés.

Nicolas Deleuze constate que la jurisprudence française a choisi de combiner ces deux critères : la soumission aux risques aériens et l'encadrement des passagers par les préposés du transporteur aérien⁸⁸⁴. Dans l'arrêt Zaoui du 18 mai 1976, le transporteur aérien n'est pas responsable de l'accident qui se produit dans les installations de l'aéroport utilisées par les différentes compagnies lorsque les préposés de la compagnie n'avaient pas encore pris en charge les passagers⁸⁸⁵.

Il n'y a pas définition de l'embarquement. Faut-il y voir le commencement de l'obligation de sécurité du transporteur aérien à partir du moment où le passager est muni de sa carte d'embarquement, ou lorsqu'il se rend de manière effective devant la porte d'embarquement ? Car le critère de la prise en charge par les préposés devient à l'heure actuelle de moins en moins pertinent.

Première évolution : la disparition progressive des compagnies aériennes au sein des aérogares au profit de sous-traitants spécialisés dans la gestion des passagers. Peut-on toujours parler d'une prise en charge proprement dite ?

On constate progressivement une sortie de la présence des compagnies aériennes au sein de l'aérogare, au profit de sous-traitants spécialisés dans la gestion des passagers durant les opérations d'enregistrement et d'embarquement. Cette situation a été constatée lors de l'épisode de fortes intempéries en 2010. Le personnel d'Alyzia à Orly n'était pas à même d'informer les passagers, l'absence des compagnies aériennes ou de personnel suffisant des transporteurs aériens a été fortement critiquée dans un rapport de l'Assemblée nationale. En effet, trop souvent les compagnies aériennes ne disposent pas dans les aéroports de personnels ayant la capacité de prendre des décisions pour le compte de l'entreprise afin de gérer des situations de crise ou de détresse. Le rapport propose une obligation pour les compagnies aériennes d'avoir un chef d'escalaire dans les principaux aéroports, afin de relayer l'information et la prise en charge des voyageurs. Le rapport estime que cette proposition ne pourra être efficace qu'au travers d'une réglementation communautaire, d'où sa volonté de transmettre

884 Nicolas DELEUZE, op., cit, p.68.

885 Cass., civ, 1re, 18 mai 1976, n° 74-14.550, bull., civ. Cette position a été confirmée dans un arrêt de la CA Paris 29 octobre 1992, Epoux Haddad c. Air France, D. 1993, p.446 note de Gérard LÉGIER.

cette initiative devant la Commission européenne⁸⁸⁶.

Dès lors, la responsabilité du transporteur est maintenue auquel cas, elle serait l'illustration d'une responsabilité objective. Le personnel chargé de prendre en charge les passagers pourrait invoquer les mêmes moyens de défense que la transporteur aérien dans l'hypothèse où le passager souhaite agir contre lui. La multiplication des contrats de sous-traitance au sein des aéroports des prestations qui étaient initialement faites par le transporteur aérien rendent difficile l'appréciation de la prise en charge par le passager. L'évolution des pratiques des compagnies aériennes montre malheureusement la désuétude de cet article 17. Mais dans une certaine mesure, cette disposition permet au passager d'agir contre le transporteur aérien bien que ce dernier n'ait pas pris en charge de manière effective son acheminement.

Autre évolution, les aéroports ne sont plus les mêmes qu'il y a vingt ans. La mise en œuvre de chantiers colossaux dans les années soixante-dix en France a donné une nouvelle image de l'aéroport⁸⁸⁷.

La multiplication des terminaux, des lieux d'accueil, des passerelles, des navettes entre les lieux d'embarquement et l'aéronef ont considérablement allongé la durée d'embarquement et de débarquement. Au point qu'il est difficile de cerner à partir de quel moment le passager effectue son embarquement.

Quid d'un accident entre un aéronef en stationnement et un bus amenant des passagers au pied d'un appareil. Idem pour l'utilisation d'une navette ferrée entre le débarquement et la zone de contrôle de la police de l'air et des frontières doit-on la considérer comme entrant dans la période de transport au regard de l'article 17. Ces fictions montrent que les tribunaux n'ont pas eu à statuer sur ce genre d'événements.

Mais l'article 17 de la Convention de Montréal et de Varsovie parle de « *toutes opérations d'embarquement* ». Pour la doctrine française, cette période commence quand le passager s'aventure sur les pistes pour accéder à l'aéronef⁸⁸⁸. Le passager bien qu'il soit dans le bus affrété pour le déposer au pied de l'aéronef est soumis aux risques inhérents de la navigation aérienne.

Pour les quelques décisions en matière de période de transport, la jurisprudence a préféré une conception stricte.

Dans une décision du Tribunal de grande instance de Paris 27 Mars 1997 consorts Duque c/

886 Rapport d'information par la Commission des affaires européennes sur les intempéries et la navigation aérienne, présenté par le député Odile SAUGUE, p.23

887 Rapport « Confort et fluidité du parcours passager » sur l'évolution des infrastructures qui reflète une nouvelle manière de fluidifier le trafic des passagers. Le concept de « parcours » correspond à une tendance de rendre autonome le passager aérien au sein des aéroports., 27 avril 2011 Aéroports de Paris.

888 Vincent GRELLIERE, op., cit.

Avianca⁸⁸⁹, les juges ont considéré que le décès d'une passagère qui avait fait un malaise alors qu'elle se trouvait sur un tapis roulant de l'aéroport ne résultait donc pas d'un "accident survenu à bord de l'aéronef" au sens de la Convention de Varsovie. Le tribunal a estimé que la passagère en quittant l'aéronef « *n'était plus sous le contrôle et la responsabilité du personnel de bord, qu'elle avait recouvré sa pleine autonomie et n'était plus exposée aux risques inhérents à la navigation ou à la circulation aérienne* »⁸⁹⁰. Les juges qui avaient choisi d'écarter la responsabilité du transporteur du fait que la personne ne se trouvait plus à bord de l'aéronef, se rattrapent en déclarant que « *l'accident s'est produit alors que les opérations de débarquement étaient terminées* ».

Cette absence de délimitation de la période de transport constitue une véritable insécurité juridique pour les passagers. Le manque initiative de la jurisprudence dans l'instauration d'un cadre et d'une définition des opérations d'embarquement et de débarquement marque certes une volonté de garantir une application uniforme et exclusive du droit conventionnel, mais affecte de manière durable la détermination de la responsabilité du transporteur aérien pour les périodes en dehors de l'aéronef.

Dans l'arrêt de la Cour d'appel de Paris 16 novembre 1996 *Mohamed et Autres c/ British Airways*⁸⁹¹, la prise d'otage survenue lors de l'escale c'est-à-dire en dehors de l'aéronef, après le débarquement des passagers qui furent transférés dans un hôtel « *n'étaient pas plus soumis aux risques inhérents à la navigation aérienne* ». Nicolas Deleuze avait opéré une distinction entre les escales libres et les escales imposées. Dans le cas des escales imposées pour des raisons techniques, le passager doit toujours être considéré sous la responsabilité du transporteur aérien, puisqu'il n'est pas libre de ses mouvements, il n'est pas autonome, il suit les instructions des préposés. Dans notre espèce, l'escale était motivée par le besoin de faire le plein de kérosène. Dans ce cas précis, les passagers doivent quitter l'aéronef et se rendre sur l'aérogare le temps du remplissage des réservoirs. La prise d'otage avait eu lieu à l'atterrissage, les procédures de débarquement avaient-elles eu lieu en raison de la prise d'otage ?

Cette question n'a pas été envisagée successivement ni par la Cour d'Appel, ni par la Cour de Cassation ce qui est regrettable. Car si les procédures de débarquement n'ont pas été réalisées, les passagers n'ont pas interrompu leur voyage même lors de leur transfert à l'hôtel. Il n'y a pas de limitations temporelles du voyage aérien, rappelons que les horaires imprimés sur le billet de passage ne le sont qu'à titre indicatif.

889 Tribunal de grande instance de Paris 27 Mars 1997 consorts Duque c/ Avianca Revue française de droit aérien et spatial 1998, n° 3, p. 360

890 Ibid.

891 Cour d'appel de Paris 16 novembre 1996 *Mohamed et Autres c/ British Airways*, Revue française de droit aérien et spatial 1998, N° 3, p.360

Dans l'hypothèse d'un détournement d'avion, les passagers peuvent être débarqués et servir d'otages, mais ce débarquement qui n'est pas celui effectué par la compagnie aérienne reste sous la prise en charge du transporteur aérien tant que les formalités n'ont pas été effectuées par ce dernier.

Ces critiques montrent que la période de transport couverte par l'obligation du transporteur aérien est incertaine sauf à bord de l'aéronef.

Les apports des cours américaines seraient appréciables afin d'envisager une appréciation plus extensive de la période de transport tout en garantissant une application uniforme et exclusive du droit conventionnel.

2. La période de responsabilité du transporteur aérien retenue par les tribunaux américains.

a) L'affaire Day v. Trans World Airlines inc.

La jurisprudence américaine va établir des critères objectifs afin de déterminer la période couvrant la responsabilité du transporteur aérien. C'est à l'occasion de l'affaire *Day v. Trans World Airlines Inc.* du 22 décembre 1975 que les juges américains ont décidé de délimiter cette période durant laquelle le transporteur aérien est tenu à une obligation de sécurité⁸⁹².

En l'espèce, il s'agissait d'une prise d'otage à l'aéroport d'Athènes par des terroristes palestiniens au moment de l'embarquement des passagers du vol Athènes-New York le 5 août 1973. Trois passagers sont décédés et une quarantaine fut blessée.

Dans un premier temps, les juges ont recherché à déterminer la procédure d'embarquement, mais plus précisément la procédure qui était en vigueur à l'aéroport d'Athènes au moment des faits : « *It is necessary that we briefly describe the boarding procedures for international flights at Hellenikon Airport in August, 1973 as an aid to the resolution of the controversy before us* »⁸⁹³.

Cette rigueur dans la détermination de la procédure d'embarquement est tout à fait remarquable, elle démontre la volonté d'assurer une exacte application de la convention de Varsovie, contrairement à ce qui est pratiqué par les tribunaux français.

L'embarquement se décompose de la manière suivante selon les juges américains⁸⁹⁴ :

⁸⁹² *Day v. Trans World Airlines Inc.*, 528 F. 2d. 31 (2nd Cir. 1975) disponible sur <http://www.leagle.com>, Paul B. LARSEN, op., cit, p.427-436.

⁸⁹³ Ibid.

⁸⁹⁴ Ibid.

« The prospective passenger, after entering the terminal, proceeded to the check-in counter of the airline whose aircraft he was to utilize. In return, he was given a boarding pass and baggage check

The passenger then passed through Greek passport and currency control after which he descended a flight of stairs into the Transit Lounge. Only passengers waiting to board international flights were allowed inside the lounge area where they were required to remain until boarding.

While the traveler waited for his flight to be called, he secured his seat assignment at the transfer desk located inside the lounge. When his flight was announced, he proceeded to the designated departure gate, where he and his hand baggage were searched by Greek policemen.

The passenger then walked through the doors of the terminal building and crossed a short terrace outside. Finally, he boarded a bus which transported him to the waiting airplane ».

Cette décomposition de la procédure d'embarquement à l'aéroport d'Athènes, conduit à considérer l'existence d'onze opérations pour procéder à l'embarquement d'un passager. En effet, les passagers ne peuvent accéder à l'aéronef que si et seulement ils effectuent la totalité de ces opérations. Ces opérations sont communes à l'ensemble des compagnies aériennes, ce qui est suffisant pour en tirer une règle générale⁸⁹⁵.

1ère étape : Présenter son billet à la compagnie

2nde étape : Obtenir de la compagnie la carte d'embarquement,

3ème étape : Obtenir du transporteur le bulletin de bagages,

4ème étape : Obtenir du transporteur une place numérotée à bord de l'appareil,

5ème étape : Subir le contrôle du passeport et le contrôle des changes,

6ème étape : Subir la fouille personnelle de la part de la police,

7ème étape : Soumettre les bagages à main à une inspection similaire de la police,

8ème étape : Franchir la porte d'embarquement pour se rendre à l'autobus,

9ème étape : Prendre place à bord de l'autobus,

10ème étape : Franchir en autobus l'aire de trafic,

11ème étape : Prendre place dans l'avion.

Ces éléments objectifs sont pertinents et permettent de connaître à chaque instant si le passager est bien dans cette procédure d'embarquement. Cette définition est fidèle à la réalité et à la pratique des compagnies aériennes, bien que les faits se soient produits en 1973.

⁸⁹⁵ Ibid, cité également par Léopold PEYREFITTE, op., cit.

Certes aujourd'hui, les passagers peuvent procéder à l'embarquement sans obtenir de carte pour le cas des passagers qui ne disposent pas de bagages et qui ont effectué leur enregistrement à distance ou via les bornes de libre services⁸⁹⁶.

Dans notre espèce, les juges ont pu apprécier que les passagers avaient effectué au moment de l'attaque terroriste la moitié de la procédure d'embarquement, puisqu'ils avaient déjà fait contrôler leurs passeports⁸⁹⁷. Les passagers étaient dans la zone des vols internationaux ce qui a été considéré par les juges comme étant pratiquement au pied de l'aéronef.

Cette zone pour les vols internationaux est un espace clos dans lequel, les passagers n'ont pas de liberté de mouvement, ils suivent les instructions du personnel de la compagnie aérienne. Nous retrouvons ici la notion de prise en charge des passagers par le préposé du transporteur aérien⁸⁹⁸. Pour les juges américains cette prise en charge des passagers combinée au fait qu'ils soient proches de la porte d'embarquement, les ont conduits à considérer qu'ils étaient bien dans une phase d'embarquement au regard de l'article 17 de la Convention de Varsovie⁸⁹⁹.

Les juges se défendent d'une interprétation extensive de la Convention de Varsovie, mais d'une vision moderne en phase avec les nouveaux risques aériens⁹⁰⁰. Le terrorisme, le détournement ou la piraterie font partie des risques inhérents à la navigation aérienne au même titre que les accidents liés à des défaillances techniques ou des conditions météorologiques.

Cette affaire a profondément ancré dans le droit applicable à la responsabilité du transporteur aérien des critères fixes et identifiables par l'ensemble des cours américaines pour déterminer si les passagers se trouvent dans une procédure d'embarquement au regard de l'article 17 de la Convention de Varsovie. Cette jurisprudence est bien évidemment valable pour les cas relevant de la Convention de Montréal en raison de l'absence de modification de la disposition.

896 Cf la partie sur le contrat électronique, les BLS.

897 *Day v. Trans World Airlines Inc.*, op., cit ; « *The facts disclose that at the time of the terrorist attack, the plaintiffs had already surrendered their tickets, passed through passport control, and entered the area reserved exclusively for those about to depart on international flights* »

898 *Rabinowitz v. Scandinavian Airlines*, 741 F. Supp. 441 (SDNY 1990)., Paul B. LARSEN, op., cit, 441-448, Laurence B. GOLDBIRSH, op., cit, p.84. Dans cette espèce, une passagère lors d'une escale à Copenhague s'est coincé le pied dans un tapis roulant pendant qu'elle était dirigée par le personnel de la compagnie. Le transport aérien n'est pas interrompu par l'escale.

899 Ibid, « *Whether one looks to the passengers' activity (which was a condition to embarkation), to the restriction of their movements, to the imminence of boarding, or even to their position adjacent to the terminal gate, we are driven to the conclusion that the plaintiffs were "in the course of embarking."* »

900 Ibid, « *It cannot be doubted, therefore, that the Warsaw Convention now functions to protect the passenger from the many present-day hazards of air travel and also spreads the accident cost of air transportation among all passengers* ».

b) Les conséquences jurisprudentielles de l'affaire *Day v. Trans World Airlines inc* : le test tripartite

Le juge Briant dans l'affaire *Day v. Trans World Airlines inc* a mis en place un test reposant sur trois critères cumulatifs afin d'obtenir une approche plus souple de l'article 17⁹⁰¹.

Ce test permet aux juges américains d'identifier les procédures d'embarquement au moyen de trois critères : la prise en charge du passager par le transporteur aérien, la proximité du passager de l'aéronef et l'activité du passager⁹⁰².

Ces critères vont servir de test à toutes les situations qui vont se présenter devant les tribunaux américains. Cette rationalisation a également été transposée pour les procédures de débarquement, dans l'affaire *Alley v. Port Authority*. Les juges ont expliqué comment ce test a permis de résoudre des litiges concernant des dommages survenus dans les périodes d'embarquement et de débarquement⁹⁰³. Dans cette espèce, le passager avait chuté dans un escalator dans lequel se trouvait un préposé de la compagnie aérienne en charge de les diriger vers le contrôle de la police aux frontières. En effet, la zone où le passager a eu son accident était exclusivement sous le contrôle de compagnie Delta Airlines, car elle disposait d'un bail d'exploitation de cette partie du terminal pour assurer la gestion de ses passagers. De plus la présence de ses préposés a été considéré comme ayant un contrôle sur le passager. La Cour relève que le passager au moment des faits se trouvait à 250 pieds de l'aéronef, ce qui correspond au critère de proximité avec l'aéronef qui est apprécié au travers de la notion d'embarquement immédiat. Dans cette affaire, la Cour a adapté cette exigence au débarquement. Dernier critère, l'activité du passager au moment de la chute, le Dr. Alley était sous la direction du préposé pour se rendre au poste d'immigration, il n'était pas dans la zone commune à l'ensemble des passagers.

La réunion de ses trois critères a permis aux juges de considérer que le passager avait effectivement subi un accident au regard de l'article 17 de la Convention de Varsovie. Ce test est utilisé systématiquement pour les accidents qui surviennent lors des procédures d'embarquement et de débarquement⁹⁰⁴. Dans une affaire *Macdonald v. Air Canada*, une

901 *Alley v. Port Authority of New York and New Jersey* 58 F.Supp. 15, 27 Av. 17130 (D.C. N.Y. 1999), disponible sur, les juges dans ce affaire ont repris l'analyse du Judge Briant afin de l'appliquer à la procédure de débarquement.

902 Laurent Tran, op., cit, p.189, n°523, cf eg., la décision *Alley v. Port Authority of New York* qui se fonde sur ce test « *The Second Circuit adopted a test developed by Judge Briant in the Southern District which examines where the plaintiff was when the accident occurred ("location"), what the plaintiff was doing ("activity"), and at whose direction the plaintiff was acting ("control")* »

903 Ibid, « *After Day, courts around the country began to apply this three prong test to determine whether a specific accident occurred during the course of embarking or disembarking.* »

904 *Ricotta v Iberia Lineas Aereas de Espana*, 482 F.Supp. 497 (EDNY1979) ; *Knoll c Trans World Airlines, Inc.*, 610 F.Supp. 610 F. Supp. 844 844 (D.Colo.1985); *Curran c Aer Lingus*, 17 av. Cas. (CCH) 17,560 (SDNY1982) (J. Leval) *de la Cruz c Dominicana de Aviacion* 1989 WL 148660, 22 av. Cas. (CCH) 17,639 (SDNY1989)

personne a chuté lors des opérations de remise des bagages. La Cour a conclu que cette phase est postérieure aux opérations de débarquement, dès lors il n'y a pas d'accident au regard de l'article 17 de la Convention de Varsovie⁹⁰⁵.

L'affaire *Day v. Trans World Airlines* a conduit les juges à justifier cette appréciation extensive de l'article 17 de la Convention de Varsovie au regard de la répartition des coûts. En effet, les juges ont estimé que « *Airlines are also in a better position to be able to bear the losses incurred as a result of airport violence* »⁹⁰⁶. Mais au-delà, qu'elles disposent de moyens pour répartir les coûts de cette responsabilité par le biais d'une assurance ou en répartissant le coût sur l'ensemble des passagers⁹⁰⁷.

Laurent Tran explique que cette justification n'est pas pertinente sur le plan juridique, ce qui est exact⁹⁰⁸. Mais elle entend donner une nouvelle image à la responsabilité du transporteur aérien. Il s'agit en réalité des prémices de la responsabilité pour risque. La force financière des compagnies aériennes permet d'assurer de manière collective l'indemnisation des victimes. La responsabilité objective repose sur cette volonté de réparation, la faute étant reléguée au second plan. Cette approche perturbe l'équilibre de l'interprétation de la Convention surtout en 1975. Aujourd'hui, la théorie moderne de l'allocation des coûts des accidents a toute sa place dans la Convention de Montréal.

La notion d'accident reste évaluée de manière très extensive par les juridictions américaines. L'établissement de critères objectifs pour déterminer un accident ou délimiter la période de transport serait très appréciable pour les tribunaux français. Un arrêt de la Cour de Cassation du 15 janvier 2014 a rejeté l'existence d'un accident alors que le passager avait chuté sur le tarmac en acheminant ses bagages vers la soute de l'aéronef. Si on applique le test tripartite, le passager était dans la 10ème étape, il était au pied de l'aéronef donc avait bien entamé la procédure d'embarquement⁹⁰⁹. Il ressort des décisions françaises un manque de rigueur qui peut parfois atteindre le principe d'exclusivité du droit conventionnel. L'adaptation de la notion d'accident à l'évolution du secteur aérien ne semble pas être atteinte, la jurisprudence en vigueur sous la Convention de Varsovie perdurera avec la Convention de Montréal.

905 *Macdonald v. Air Canada* 439 F.2d 1402 25 march 1971, George N. Tompkins, Liability Rules Applicable to International Air Transportation as Developed by the Courts in the United States: From Warsaw 1929 to Montreal 1999, p.186.

906 *Day v. Trans World Airlines Inc.*, 528 F. 2d. 31 (2nd Cir. 1975) disponible sur <http://www.leagle.com>.

907 Ibid, « *Carriers might seek insurance coverage that would distribute the cost over a great number of carriers and, consequently, their passengers* ».

908 Laurent TRAN, op., cit, p.192 n°529.

909 Cass., civ., 1re, 15 janvier 2014, Aigle Azur c. Merah, n°11-27.962, bull., civ.

Section 2 : La réparation des dommages corporels

Lorsque les juges ont relevé l'existence d'un accident au regard de l'article 17, une seconde étape consiste à évaluer les dommages subis par les passagers. Le droit conventionnel n'a pas énuméré les postes de préjudices indemnisables, dès lors le droit interne se charge de déterminer les dommages et de les quantifier. Il est important de voir les préjudices retenus par les différents systèmes juridiques. Le droit conventionnel a opté pour une responsabilité pour risque jusqu'à 113 000 DTS, c'est-à-dire que le transporteur ne dispose que d'un moyen de défense unique : la faute de la victime pour limiter sa responsabilité (1§). Au delà de 113 000 DTS, il en mesure de se libérer s'il prouve qu'il n'a commis aucune négligence ou que les dommages subis résultent exclusivement de l'acte d'un tiers (2§).

1§ La consécration d'une responsabilité de plein droit du transporteur aérien

Pour connaître le cadre de l'action en responsabilité, il est important de chiffrer le dommage des passagers. Les parties lors de la mise en œuvre de la responsabilité du transporteur aérien font des prétentions. Mais les droits internes ont développé des grilles d'évaluation des dommages corporels. Il n'existe pas de montant fixe pour chaque poste de préjudice, mais l'appréciation souveraine des juges repose sur des précédents en matière d'accident aérien ou de transport en général. Le droit français a choisi de rationaliser l'évaluation des dommages (A). Cette évolution juridique s'inscrit parfaitement dans la mise en place d'une responsabilité objective. L'existence d'un seuil nous amène également à voir l'intérêt d'une coexistence de deux régimes de responsabilité en matière d'accident (B).

A. L'évaluation des postes de préjudices au regard du droit interne

1. Le principe de la réparation intégrale en droit français

a) La réparation intégrale fondement de la Convention de Montréal.

Le principe de réparation intégrale a été consacré dans le Préambule de la Convention de Montréal, il trouve aussi sa source dans le droit communautaire⁹¹⁰. Le droit interne français

910 Cf la partie : Le droit à une indemnisation équitable fondée sur le principe de réparation intégrale

considère que le propre de la responsabilité civile est de rétablir aussi exactement que possible l'équilibre détruit par le dommage et de replacer la victime dans la situation où elle se serait trouvée si l'acte dommageable ne s'était pas produit⁹¹¹.

La Convention de Montréal a écarté tout plafonnement de l'indemnisation en cas de dommages corporels. En effet, l'article 20§1 dispose que pour les dommages visés au paragraphe 1 de l'article 17 et ne dépassant pas 100 000 droits de tirage spéciaux par passager, le transporteur ne peut exclure ou limiter sa responsabilité. La Convention va plus loin en permettant aux transporteurs aériens de stipuler *que le contrat de transport peut fixer des limites de responsabilité plus élevées que celles qui sont prévues dans la présente convention, ou ne comporter aucune limite de responsabilité*⁹¹². Aujourd'hui, la responsabilité du transporteur aérien est illimitée en matière de dommages corporels sauf si le transporteur prouve la faute de la victime. Le dépassement du plafond de 113 000 DTS permet aux transporteurs d'opposer des moyens de défense.

Nous avons vu que la Convention de Varsovie est toujours applicable, et les litiges antérieurs à l'entrée en vigueur de la Convention de Montréal sont toujours pendants. De plus, plusieurs États ont choisi de ne pas la ratifier ce qui contraint toujours la France à appliquer cette Convention.

La Convention de Varsovie avait choisi d'instaurer une responsabilité limitée et plafonner afin de garantir la pérennité de l'activité de transport aérien. Une responsabilité illimitée aurait eu pour conséquence de freiner son essor. L'article 22 § 1 de la Convention de Varsovie consacre une responsabilité limitée, cette limitation ne peut être dépassée que si le transporteur aérien a commis une faute grave (une faute dite « inexcusable »). Cette limitation toujours en vigueur peut être vue comme portant atteinte au principe de réparation intégrale prévue tant par le droit interne que le droit communautaire.

b) L'existence de limitations de responsabilité ou de plafonds : une atteinte à la réparation intégrale

Cette question n'est pas désuète bien au contraire, elle montre la survivance du système varsovien pendant cette période transitoire, mais également dans les cas où les États n'ont pas choisi de la ratifier. L'accident du 30 juin 2009 de la Compagnie Air Yeménia montre plus que jamais l'importance de s'intéresser à ce plafonnement de la responsabilité du transporteur aérien.

911 René SAVATIER, *Traité de la Responsabilité civile en droit français*, tome 2, 2^{éd.}, LGDJ, 19*51 n°601.

912 Article 25 de la Convention de Montréal.

Pour éviter ces seuils, les victimes ou leurs ayant-droit doivent impérativement prouver la faute du transporteur aérien, à défaut la réparation est plafonnée.

i) L'existence de plafond d'indemnisation à l'heure actuelle en matière de transport aérien porte-t-il atteinte au principe de réparation intégrale ?

Dans l'affaire *Chappaz c/ Aussedat*⁹¹³, les requérants avaient soulevé cette contrariété afin d'écarter les plafonds d'indemnisation contenus dans la Convention de Varsovie dans un des moyens du pourvoi. Selon les requérants, le plafonnement porterait atteinte au principe constitutionnel de la dignité de la personne humaine et aux principes, reconnus par la Convention Européenne des Droits de l'Homme, du droit au respect de l'intégrité de la personne et de la prohibition des discriminations.

Depuis, la décision du Conseil Constitutionnel 27 juillet 1994 à propos des lois du 29 juillet 1994 sur la bioéthique, la dignité de la personne humaine a une valeur constitutionnelle. Par ailleurs, le principe constitutionnel de sauvegarde de la dignité humaine est contenu dans le Préambule de la Constitution de 1946 à travers la formulation suivante « tout être humain possède des droits inviolables et sacrés ». Le plafonnement empêchant la réparation intégrale du dommage subi est assimilé à une atteinte aux droits fondamentaux de la personne humaine. Les juges de la Cour de cassation ont écarté ce moyen sans l'examiner sur le fond au motif que « *les juridictions n'ont pas le pouvoir d'écarter l'application d'un texte législatif pour non-conformité à la Constitution* »⁹¹⁴. La Cour de cassation n'effectue pas de contrôle a posteriori.

ii) La procédure de question prioritaire de constitutionnalité pourrait-elle permettre aux justiciables français de faire écarter l'application des plafonds de la Convention de Varsovie ?

Le législateur avec la loi du 2 mars 1957 s'est limité à renvoyer aux limites prévues par la Convention de Varsovie. Les limitations, au moment de l'entrée en vigueur de la Convention de Montréal, étaient en voie d'extinction.

L'article 62-1 de la Constitution dispose que « *lorsque, à l'occasion d'une instance en cours devant une juridiction, il est soutenu qu'une disposition législative porte atteinte aux droits et libertés que la Constitution garantit, le Conseil constitutionnel peut être saisi de cette question sur renvoi du Conseil d'État ou de la Cour de Cassation qui se prononce dans un délai déterminé* ».

Donc, il est tout à fait possible de soulever cette QPC devant la Cour de Cassation au cours

913 Cass. 1re civ., 12 mai 2004, *Chappaz c/ Aussedat*, Semaine Juridique Edition Générale n° 10, 9 Mars 2005, II 10030, Hubert GROUDEL, Principe de l'application de la limite de responsabilité, responsabilité civile et assurance n°9, septembre 2004, comm.265.

914 Ibid.

d'une action en réparation suite à un accident aérien couvert par la Convention de Varsovie. De manière prospective, il est important d'envisager les solutions que peut retenir le Conseil Constitutionnel. La première est la validité des plafonnements avec la Constitution, cette hypothèse repose sur un précédent devant le Conseil Constitutionnel. Le Conseil a admis la validité des régimes de réparation forfaitaire, qui peuvent dans une certaine mesure contribuer à ne pas assurer une réparation intégrale du préjudice⁹¹⁵. Cependant, le Conseil constitutionnel est déjà intervenu pour faire obstacle à des régimes trop stricts, dans une décision du 13 décembre 1985⁹¹⁶, les Sages ont censuré une loi aux motifs que le délai de prescription de l'action indemnitaire faisait partir le délai du jour des travaux et non du jour de la naissance du préjudice⁹¹⁷. Cette loi avait pour effet d'écartier les préjudices qui se révélaient tardivement, ce qui porte atteinte au principe de réparation intégrale.

Donc le recours à la QPC peut éventuellement permettre à des victimes ou à leurs ayants-droit de voir les plafonds être écartés au profit du principe de réparation intégrale. Néanmoins Gérard Lègier a présenté un panorama des cours américaines qui avaient été sollicitées pour déclarer la contrariété des plafonds de responsabilité avec la Constitution américaine⁹¹⁸. Mais aucun juge n'a souhaité écartier la Convention, toujours dans le respect de son application uniforme et exclusive.

Le second argument du moyen reposait sur une atteinte aux principes garantis par la Convention EDH du droit au respect de l'intégrité de la personne et de non-discrimination.

Le principe de l'intégrité de la personne est contenu à l'article 2 de la CEDH qui affirme que « *le droit de toute personne à la vie est protégé par la loi* ». Dans le cas d'un accident aérien, il n'y a pas une atteinte volontaire à la vie des passagers. La mort ou la lésion corporelle s'est produite au cours d'un événement involontaire et inhérent à la navigation aérienne, en dehors de tout manquement de la part des autorités. Pour Gérard Lègier, la norme limitant la réparation « *peut certes être critiquée dans la mesure où elle sous-évalue la vie d'un homme, mais elle ne concerne pas, à proprement parler, son droit à la vie* »⁹¹⁹.

Concernant, l'atteinte au principe de non discrimination contenu à l'article 14 de la CEDH, il y a en effet une discrimination entre les passagers du transport aérien et ceux qui empruntent d'autres moyens de transport. La Cour de Cassation a jugé cette différence de traitement parfaitement raisonnable dans cette espèce.

Aujourd'hui, il aurait été plus approprié de mettre en avant la discrimination qui touche les

915 Conseil Const. 30 décembre 1987, n°87-237 DC loi de Finances 1988, Recueil., Const., p.63.

916 Conseil Const. 13 décembre 1985, n°85-237 DC « *amendement Tour Eiffel*, Recueil Conseil Const., p.78.

917 Philippe LE TOURNEAU, op., cit, p.195, n°194.

918 Gérard LÉGIER, *La limitation de responsabilité du transporteur aérien*, La Semaine Juridique Edition Générale n° 10, 9 Mars 2005, II 10030.

919 Ibid.

passagers aériens eux-mêmes⁹²⁰. Il existe effectivement une différence dans la réparation. Pour le seul transport aérien, il existe huit régimes d'indemnisation en fonction des ratifications effectuées par les Etats ⁹²¹. Les ayants-droit des passagers du vol de la Yemenia Airways vont se heurter au plafonnement de la responsabilité avec 125 000 francs Poincaré soit environ 7000 euros, tandis que ceux du vol Rio-Paris pourront prétendre à une responsabilité illimitée au regard du règlement n°889/2002 qui renvoie à la Convention de Montréal. Il n'existe pas un régime unique applicable à la réparation du dommage corporel résultant d'un accident aérien. Donc, aujourd'hui plus que jamais, cette mosaïque de régimes constitue une rupture d'égalité entre les passagers aériens. Cette disparité n'est pas propre au transport aérien, le transport ferroviaire fait face également à un enchevêtrement de sources nationales, communautaires et internationales qui peuvent produire une disparité dans le traitement de la réparation des voyageurs⁹²².

2. Les postes de préjudices indemnisés par le droit français résultant d'un dommage corporel

Le droit interne a un rôle subsidiaire, l'amélioration et le perfectionnement du droit de la réparation peuvent-ils être un facteur d'efficacité du droit applicable ?

La mise en œuvre du droit conventionnel avec un système de réparation rationalisé offrent-ils de manière combinée une réparation intégrale au passager aérien ou à ses ayants-droit ?

a) Les postes de préjudices retenus pour les victimes d'accident aérien

Il est essentiel de dissocier les atteintes des victimes de celle de leurs ayant-droit. Les premiers à subir le dommage sont bien évidemment les passagers eux-mêmes, le dommage corporel entraîne une succession de préjudices qui sont évalués souverainement par les juges du fond.

L'indemnisation repose de manière combinée sur un barème des préjudices qui a été élaboré par le Président de la Cour d'appel de Versailles Jean-Pierre Dintilhac et sur la théorie du précédent judiciaire pour assurer une cohérence des réparations.

⁹²⁰ Christophe PAULIN, La discordance des régimes d'indemnisation des victimes d'accidents de transport, Revue de droit des transports n°9, septembre 2009, repère 8.

⁹²¹ Christophe PAULIN, Transport aérien international : entrée en vigueur de la Convention de Montréal, D. 2004, p. 1954.

⁹²² Philippe DELEBECQUE, Sandie CALME, Le règlement communautaire n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, Revue de droit des transports n° 3, Mars 2009, étude 4

Le droit conventionnel reconnaît la réparation des dommages résultant de la mort ou de la lésion corporelle. Que faut-il entendre par lésion corporelle ?

Il s'agit de l'ensemble des dommages subis par une personne dans son intégrité physique. La conception française retient que cette intégrité physique regroupe tant le préjudice corporel que le préjudice esthétique. Le préjudice corporel englobe l'aspect physique, c'est-à-dire tout ce qui touche au corps humain par opposition au préjudice moral et préjudice matériel⁹²³.

Le problème est qu'il n'existe pas de barème propre aux accidents aériens, il s'agit pour les juges de recourir aux barèmes prévus par le droit commun.

Cet aspect de la réparation montre dans une certaine mesure le caractère inabouti du droit conventionnel et plus généralement du droit spécial. Le caractère exclusif du droit spécial évoqué précédemment est tempéré dans cette partie de l'action en réparation. Car les critères utilisés pour évaluer les dommages sont communs à l'ensemble des préjudices existants dans le droit commun.

Par exemple en Espagne, il n'existe pas de barème équivalent à la nomenclature Dintilhac, les juges en matière d'accident aérien se réfèrent à un barème d'évaluation des dommages personnels consécutifs aux accidents de la circulation⁹²⁴.

En France, la nomenclature Dintilhac a établi une liste des préjudices indemnisables en matière de dommages corporels en juillet 2005⁹²⁵. Un dommage corporel va entraîner deux catégories de préjudices : patrimoniaux et extra-patrimoniaux.

Concernant les dommages patrimoniaux, ils représentent les pertes subies par la victime et les gains manqués du fait de l'accident. Ils englobent les dépenses de santé durant la convalescence, les frais d'adaptation du logement ou du véhicule en cas de handicap, les frais liés au recours à une tierce personne, les pertes de gains professionnels en raison de l'impossibilité pour la victime de reprendre son travail, voir également un préjudice des gains professionnels futurs si la personne est dans l'incapacité définitive d'occuper son emploi. Les dommages extra-patrimoniaux sont ce qu'on appelle plus communément le *pretium doloris*, le prix de la douleur. Ils comprennent les souffrances endurées, le préjudice esthétique, le préjudice d'agrément, le préjudice sexuel, le préjudice d'établissement c'est-à-dire l'impossibilité ou la difficulté de fonder une famille de s'installer en couple ou de s'occuper de ses enfants.

Ces préjudices sont utilisés pour l'évaluation des dommages d'une victime d'un accident aérien. La nomenclature évoquée procède à une distinction entre les préjudices des victimes et

923 Gerard CORNU, *le vocabulaire juridique*, Association Henri Capitant, PUF 2012, 272.

924 Rodolfo A. GONZALEZ-LEBRERO, *op.cit*, p.452

925 Rapport du groupe de travail dirigé par Monsieur Jean Pierre Dintilhac, *sur l'élaboration d'une nomenclature des préjudices corporels*, disponible sur <http://www.justice.gouv.fr>.

ceux des ayants-droit.

b) Les postes de préjudices indemnifiables pour les ayant-droit des victimes d'accidents aériens.

Les victimes par ricochet, qui sont généralement les ayants-droit de la personne décédée lors d'un accident aérien, peuvent prétendre à un certain nombre de postes de préjudices.

Ils se décomposent également de la même façon, les préjudices patrimoniaux qui englobent les frais d'obsèques⁹²⁶, ainsi que les frais liés au déplacement de la famille en raison du décès. Cette rationalisation du droit interne de la réparation appliquée de manière complémentaire avec le règlement n°2027/1997 est efficace pour l'avance de frais en cas d'accident aérien.

Concernant les préjudices extra-patrimoniaux, ils prennent en compte la douleur des proches du fait du décès, le préjudice dit « d'accompagnement » qui repose sur le bouleversement de la vie de famille: le préjudice d'affection, qui est différent en fonction du lien de parenté et de l'âge du défunt.

La nomenclature évoque également les préjudices des victimes par ricochet quand la personne n'est pas décédée. En effet, si la personne survit à l'accident aérien, les postes de préjudices peuvent concerner tant la perte de revenus des proches, que le préjudice d'affection, c'est-à-dire la douleur des proches quant à l'état de la victime.

Cette nomenclature permet une certaine rationalisation de la réparation du dommage corporel issu d'un accident aérien.

c) La rationalisation de l'évaluation du dommage en cas de dommage collectif

Le ministère de la Justice a envisagé une prise en charge et une évaluation des dommages spécifiques pour les victimes d'accidents collectifs. Il s'agit d'une approche pragmatique de l'évaluation des dommages résultant d'un accident collectif. Par exemple en instaurant une exonération du paiement du ticket modérateur de la sécurité sociale, mais également par la mise en place d'une expertise médicale unique, pour garantir l'uniformité de l'évaluation du dommage aux personnes victimes du même événement⁹²⁷. La rationalisation de la prise en

926 Ce système Dinthilac, est similaire à celui institué en Suisse, Kaspar Schiller, décrit l'étendue de la réparation du dommage corporel au travers de la réglementation suisse, qui prend en compte tant les frais de guérison que les frais d'obsèques, *De la Convention de Montréal : Quelques aspects du nouveau régime de responsabilité sous l'angle du droit suisse*, RFDAS, vol. 1999, p.467

927 Guide méthodologique de la prise en charge des victimes d'accidents collectifs, Service de l'accès au droit et

charge et l'amélioration de la réparation des victimes d'accidents aériens passent également par une voie non judiciaire et l'implication croissante des associations de victimes et des compagnies d'assurances.

La mise en place d'un dispositif de solidarité pour débloquer des fonds rapidement pour les victimes et leurs proches n'est pas contraire à l'intention de la Convention de Montréal.

En effet, l'article 28 de la Convention prévoit pour le transporteur une obligation de verser une avance sans retard aux personnes victimes ou leurs proches afin de faire face aux dépenses immédiates. Ce paiement anticipé peut se révéler complexe en cas d'accident collectif.

Kaspar Schiller montre à juste titre qu'en cas d'accident majeur, il est pratiquement impossible pour les compagnies aériennes d'effectuer des paiements conséquents de manière rapide⁹²⁸.

Il faut vérifier les degrés de parenté pour les personnes décédées, d'où l'importance de l'assistance mise en place par le CNAV qui permet d'intervenir par le biais de la cellule de crise afin de diriger les victimes. Cette coordination des services de l'État, des associations, des compagnies aériennes et de leurs assureurs permet d'appliquer de manière complémentaire les dispositions de la Convention et le droit interne de manière intelligente et pragmatique⁹²⁹.

Ce dispositif propre aux accidents collectifs assure l'efficacité de l'ensemble du droit applicable aux victimes. Il convient de souligner qu'il s'agit d'une spécificité française⁹³⁰.

Dans cette partie, nous avons choisi de nous intéresser à lésion corporelle et au décès du passager au sens strict. L'évolution du droit du dommage corporel tend à considérer le préjudice moral comme un préjudice physique. La question est de savoir si en l'absence d'atteinte physique, il est possible de considérer que la seule existence d'un préjudice moral suffit à affirmer qu'il existe un dommage.

3. Le préjudice moral : le dommage d'un dommage ?

Les travaux préparatoires de la Convention de Montréal ont montré que les États n'étaient pas unanime sur la conception de « mental injury » lésion mentale. Le lien de causalité entre

à la justice et à la Politique de la Ville, il a été élaboré par un groupe de travail du Conseil national d'aide aux victimes (CNAV), présidé par Claude Lienhard en 2003. Les procédures ont été utilisées dans l'accident aérien de Charm El Cheikh, le 3 janvier 2004.

928 Kaspar SCHILLER, op., cit, p.476., Regula DETTLING-OTT, op., cit, explique également la difficulté de certains dispositifs internes pour mettre en œuvre cette avance de frais., p.16-17.

929 Une alternative au système assurantiel aurait été préférable dans le cas de l'avance de frais, avec un mécanisme de consignation à hauteur de 15 000 DTS par passager.

930 Ibid, Kaspar Schiller explique les lacunes du droit suisse dans la mise en place des avances en cas d'accidents aériens collectifs, ce qui n'est pas le cas en France.

l'accident et le dommage moral n'est pas évident. Les droits nationaux disposent chacun de leurs spécificités dans l'analyse des postes de préjudices comme nous l'avons précédemment évoqué.

Il s'agit de savoir si le dommage moral est une lésion physique au sens de la Convention, ou s'il est un préjudice découlant du dommage physique indemnisé en fonction du droit interne.

a) La divergence de conception du préjudice moral : un dommage à part entière ?

Le dommage moral résultant d'une atteinte physique est pris en considération dans le quantum de l'indemnisation sous différente dénomination, mais qui recouvre ce qu'on appelle le *pretium doloris*.

Mais si une victime d'accident aérien n'a aucune atteinte physique mais un dommage moral du fait de l'événement. Cette situation n'a rien d'exceptionnelle, par exemple un avion qui fait une sortie de piste ou un atterrissage d'urgence peut affecter les passagers psychiquement. Ce sont ces événements sans blessés ni décès qui posent une difficulté aux tribunaux.

Sous la Convention de Varsovie, il était inconcevable pour les juges de considérer qu'il existait une atteinte morale. Dans l'affaire *Jack v. Trans World Airlines* de 1994, l'avion s'est écrasé et s'en est suivi un incendie qui a ravagé l'aéronef intégralement, miraculeusement tous les passagers avaient survécu⁹³¹. Les passagers du vol 843 de la TWA ont intenté une action pour les dommages moraux et le stress émotionnel subi par cet accident⁹³². Pour refuser la réparation du dommage moral, les juges ont recherché l'intention des rédacteurs de la Convention de Varsovie à travers les travaux de la CIJETA et de la Conférence de Varsovie. La Cour a considéré qu'à la lumière de la Convention de Varsovie, le dommage moral à l'époque n'était un poste de préjudice que quand il était la conséquence d'une atteinte physique. L'évolution actualisée du droit de la réparation permet de réparer le dommage moral au regard de la Convention de Varsovie seulement s'il est le résultat de lésions corporelles⁹³³.

Les juridictions américaines ont toujours refusé l'existence d'un dommage moral distinct de toute atteinte physique⁹³⁴.

Sous l'empire de la Convention de Montréal, les débats lors de la Convention de Montréal ont montré une volonté d'insérer une telle disposition afin d'éviter des divergences

931 *Jack v. Trans World Airlines, Inc.*, 854 F. Supp. 654 (N.D. Cal. 1994), disponible sur <http://www.leagle.com/>

932 Ibid, « Flight 843 passengers filed five lawsuits in San Francisco Superior Court, seeking damages for physical injury and emotional distress ».

933 I. H. Ph. DIEDERIKS-VERSCHOOR, P. MENDES DE LEON, p.155., Laurent TRAN, op., cit, p.205 n°572.

934 *Ehrlich v. American Airlines*, 360 F.3d 366 (2nd Circuit 2004) 8 march 2004, Paul B. LARSEN, op., cit, p.385-419. « A carrier maybe held liable under art.17 of Varsaw Convention for mental injuries only if they are caused by bodily injuries ». I. H. Ph. DIEDERIKS-VERSCHOOR, P. MENDES DE LEON, p.162.

d'interprétation.

L'ajout de la « mental injury » au « bodily injury » qui se traduit par la lésion psychique.

La Conférence était scindée deux, les pro-mental injury regroupant les pays de common law, les pays scandinaves, et certains États européens, de l'autre ceux qui refusent son incorporation dans le corps de la Convention⁹³⁵. La France a estimé que le lien de causalité entre l'accident et la lésion mentale serait difficilement appréciable, c'est au juge d'intégrer la lésion mentale dans l'évaluation des postes de préjudices. Pour les pays en voie de développement, la consécration d'un tel dommage pouvait affaiblir un transport aérien en commencement, on se retrouve dans la même logique qu'en 1929 en tendant de limiter une responsabilité trop étendue du transporteur aérien afin d'assurer le développement de l'aéronautique dans ces pays.

Cette absence de précision du préjudice corporel est en réalité une aubaine pour les juges, qui au regard des travaux préparatoires sont en mesure connaître la position de leurs États sur la question. Si le préjudice moral distinct de toute atteinte physique n'est pas indemnisable au regard du droit conventionnel, peut-on indemniser sur le droit commun ?

La Cour de cassation du 15 juillet 1999 *British Airways c/ Ismail A. Mohamed et a.* a consacré indirectement la réparation du préjudice moral en dehors de toute atteinte corporelle sur le fondement de l'obligation de sécurité de droit commun⁹³⁶. Cette dispersion des sources de l'obligation de sécurité du transporteur aérien a permis de réparer un dommage moral sans atteinte physique.

b) L'émergence de la notion de stress post-traumatique comme une lésion corporelle

Le jugement rendu le 6 décembre 2010 par le tribunal de grande instance de Pontoise dans le crash du Concorde à Gonesse est riche d'enseignement en matière de réparation du préjudice moral.

Dans cette affaire, les victimes par ricochet sont les employés des hôtels à proximité duquel l'avion s'est écrasé. Ces personnes n'ont pas été eu d'atteinte physique au sens du droit conventionnel, mais au delà ils ne sont pas des victimes au sens de l'article 17, puisqu'ils ne sont pas des passagers ou des ayants-droit des passagers. Cependant, le fait que le tribunal regroupe ces victimes dans le cadre de l'accident aérien nous amène à étudier l'impact de la réparation du préjudice psychique en dehors toute lésion corporelle.

935 Michel G. FOLLIOT, op., cit, p.420.

936 Philippe DELEBECQUE, Mélanges Le Tourneau, op., cit, p.328-329.

Suite à l'expertise médicale effectuée par un psychiatre, les conclusions ont relevé que les victimes au sol ont subi un stress post-traumatique sévère. Les personnes ont eu le sentiment d'un mort imminente, car ils étaient les témoins du crash. Cet événement a une retentissement sur leur vie, entraînant pour certains des incapacités totales de travail de plusieurs mois. Pour Claude Lienhard, « *les préjudices découlant d'un dommage psychique distinct de ceux issus d'une atteinte corporelle physiologique se déclinent et doivent dès lors être décrits et analysés dans toutes les composantes de la nomenclature Dintilhac, afin d'être indemnisés poste par poste et tendre vers la réparation intégrale* »⁹³⁷.

Cette décision montre une approche possible d'indemnisation du préjudice moral en dehors de toute atteinte physique. Rappelons également que la CJUE a admis la réparation du préjudice moral issu d'une annulation de vol de manière complémentaire aux mesures d'indemnisation standardisées⁹³⁸.

La Convention de Montréal a consacré le principe de réparation intégrale dans son Préambule, l'existence d'un dommage mental doit dès lors être indemnisé même en l'absence de lésion corporelle. L'esprit de la Convention tend à assurer la réparation de tous les postes de préjudices.

4. L'existence d'un préjudice collectif

Le régime de responsabilité du transporteur maritime est différent selon que le dommage corporel subi par le passager résulte d'un accident majeur ou d'un accident individuel⁹³⁹.

Le transport aérien n'a pas opéré une telle distinction.

a) la catastrophe aérienne : une atteinte aux intérêts collectifs ?

En matière d'accident aérien, les victimes peuvent très importantes, le retentissement médiatique est considérable. Les victimes subissent plus ou moins les mêmes dommages en raison de l'unité dans le temps et l'espace du fait générateur. L'accident collectif est-il en mesure de produire un préjudice collectif ?

L'article 2-15 du code de procédure pénal dispose que « *toute association régulièrement déclarée ayant pour objet statutaire la défense des victimes d'un accident survenu dans les transports collectifs ou dans un lieu ou local ouvert au public ou dans une propriété privée à*

⁹³⁷ Claude LIENHARD, *Crash du Concorde à Gonesse : les enseignements pour les créanciers indemnitaires*, Gazette du Palais, 77-78, page(s) 43-45.

⁹³⁸ CJUE, 13 oct. 2011, aff. C-83/10, *Aurora Sousa Rodriguez e. a. / Air France SA*, op., cit.

⁹³⁹ Article L.5421-4 du code des transports, Philippe le TOURNEAU, Cyril BLOCH, Rep. de droit civ, le contrat de transport, n°185

usage d'habitation ou à usage professionnel et regroupant plusieurs de ces victimes peut, si elle a été agréée à cette fin, exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne cet accident lorsque l'action publique a été mise en mouvement par le ministère public ou la partie lésée.

Toute fédération d'associations, régulièrement déclarée depuis au moins cinq ans à la date des faits et inscrite auprès du ministère de la justice, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, dont l'objet statutaire est la défense des victimes d'accidents collectifs, peut exercer les droits reconnus à la partie civile, en ce qui concerne un accident collectif survenu dans les circonstances visées au premier alinéa, lorsque l'action publique a été mise en mouvement par le ministère public ou la partie lésée. Les associations et fédérations d'associations prévues par le présent article peuvent demander réparation des frais exposés en lien avec l'accident et qui sont la conséquence directe ou indirecte de l'infraction pour laquelle elles ont exercé les droits reconnus à la partie civile »⁹⁴⁰.

Cette possibilité d'action des associations de victimes en matière d'accident collectif notamment en matière d'accident dans les transports, combinée au droit pour cette même association d'obtenir une réparation sont les signes d'une introduction progressive d'un préjudice collectif en matière d'accident collectifs. Les associations présentes lors du procès du crash du Concorde, de Charm al Cheikh peuvent réclamer des dommages et intérêts. L'État est en mesure de soulever l'existence d'un préjudice collectif à la compagnie aérienne, par exemple en raison des frais générés par la catastrophe. Il n'existe pas de consécration formelle du préjudice collectif, mais on peut penser légitimement qu'il existe des préjudices collectifs liés à l'impact d'une catastrophe aérienne sur les intérêts de la collectivité ou les intérêts d'un État par exemple. La mise en place d'un droit des victimes d'accidents collectifs doit passer par l'instauration d'un préjudice collectif. D'un autre point de vue, il est important de voir si les tribunaux prennent en compte la dimension collective de l'accident pour indemniser les victimes.

b) La prise en compte de la dimension collective de l'accident dans l'indemnisation des victimes et des ayants-droit

⁹⁴⁰ Loi n° 2011-1862 du 13 décembre 2011 relative à la répartition des contentieux et à l'allègement de certaines procédures juridictionnelles article 56., JORF n°0289 du 14 décembre 2011 page 21105 texte n° 1

i) L'absence de spécificité du préjudice moral des ayants droit lors d'une catastrophe

Le préjudice né d'un accident collectif est-il spécial ? C'est à cette question que les juges de la cour d'appel de Fort-de-France ont eu la tâche de répondre. Dans cette espèce, il s'agissait des victimes de la catastrophe aérienne du 16 août 2005 de la compagnie colombienne West Caribbean Airways, qui comptait 160 passagers dont 153 français qui revenaient d'un voyage organisé au Panama.

La Cour d'appel devait se prononcer sur la nature des préjudices réparables et consécutifs à cet accident. Le caractère exceptionnel et l'ampleur de la catastrophe doivent-ils constituer un préjudice spécifique ? Si oui, nous serions en présence d'un poste de préjudice nouveau et propre aux accidents collectifs. Ce qui constituerait un premier pas vers une autonomisation du droit des catastrophes.

Les juges sans porter atteinte aux intérêts des victimes, ou nier la portée particulière de cette événement, ont estimé que « *la dimension collective du drame ne saurait jouer comme vecteur de différenciation de la nature juridique du préjudice* »⁹⁴¹.

On retrouve le principe de non-discrimination énoncé à l'article 14 de la Convention EDH, les juges ont rejeté l'existence d'un « préjudice collectif ».

Pour Loïc de Graeve, le caractère collectif qu'il fallait ici intégrer se trouvait au niveau de l'événement générateur des préjudices et non au niveau des intérêts lésés⁹⁴². En effet, les préjudices demeurent en l'espèce strictement personnels.

Le traumatisme lié à la dimension collective de l'accident aérien est une composante du préjudice moral, mais ne peut en aucun cas donner lieu à une indemnisation spécifique. L'indifférence de la réparation due pour un accident collectif ou individuel, n'affecte pas pour autant le droit à une réparation intégrale. Au contraire, ce positionnement est conforme à l'esprit de la Convention de Montréal, l'article 29 consacre la prohibition des dommages et intérêts punitifs, le caractère collectif de l'accident aérien ne doit pas conduire les juges à une générosité excessive. Cette décision souhaite maintenir une réparation rationnelle et non éprise par des considérations médiatiques.

Cependant, la Cour d'appel n'occulte pas « *le caractère exceptionnel de la catastrophe ainsi que les divers éléments liés à l'accident et ayant conduit à l'émergence d'une situation particulière accompagnant la violence même du drame* »⁹⁴³.

Mais pour autant, elle n'a pas souhaité consacrer l'existence d'un préjudice médiatique des

941 CA Fort-de-France, ch. civ., 25 févr. 2011, n° 09/00246

942 Loïc DE GRAEVE, *Catastrophe aérienne et préjudices réparables*, La Semaine Juridique Edition Générale n° 42, 17 Octobre 2011, 1118

943 Ibid.

familles des victimes. Caroline Lacroix trouve la source de ce préjudice dans le respect de la dignité humaine⁹⁴⁴. Le TGI de Colmar le 2 juillet 1992 a relevé le particularisme des circonstances de l'accident annoncé par les médias après la disparition de l'avion des écrans radars et régulièrement commenté jusqu'à la découverte de l'épave, l'arrivée des secours, l'identification des rescapés et des morts, ainsi que « *délai nécessaire pour l'identification des corps particulièrement meurtris par la catastrophe et leurs remises aux familles* »⁹⁴⁵. Ce préjudice d'angoisse né de l'attente fut pris en compte par les juges de Colmar dans l'accident du Mont Sainte-Odile. La Cour d'appel de Fort-de-France a souhaité mettre fin à toute tentative de spécialisation du préjudice né d'une catastrophe collective⁹⁴⁶.

ii) Le préjudice d'angoisse des passagers et sa transmission aux ayants-droit

Le caractère collectif va néanmoins se manifester ultérieurement dans la prise en considération de l'angoisse des passagers de leur mort imminente dans la réparation du préjudice moral⁹⁴⁷.

Les juges vont s'intéresser au préjudice moral subi par les passagers eux-mêmes. Ils ont considéré que « *les passagers ont nécessairement vécu ce moment, quel que soit le temps écoulé entre la perte d'altitude de l'appareil et son écrasement, dans l'angoisse d'une mort prochaine* »⁹⁴⁸. La jurisprudence française reconnaît l'existence d'un préjudice d'anxiété en cas d'accident collectif

Ce préjudice dès lors qu'il a existé avant le décès des passagers est transmissible aux ayants-droits, les juges l'ont qualifié de « *préjudice d'angoisse de perdre inexorablement la vie* ».

La mort inévitable des passagers a transformé ces créances en préjudices *ex haerede* tombant automatiquement dans le patrimoine des *de cujus* ; du fait de la transmissibilité de ces créances de réparation aux héritiers. Le préjudice de la mort imminente était né entre le moment où l'avion a commencé sa chute et son crash, les passagers avaient conscience de leurs décès.

La Cour de Cassation a affirmé le 30 avril 1976 le principe de la transmissibilité aux héritiers

944 Caroline LACROIX, op., cit, p. 42-43.

945 Claude LIENHARD, TGI Colmar (CIVI) 2 juillet 1992, L'indemnisation des parents et de la soeur de la victime d'un accident d'avion faisant l'objet de poursuites pénales pour homicides et blessures involontaires au sens de l'art. 706-3 c. pr. Pén, D. 1993, p.208

946 L'indemnisation d'un préjudice spécifique en cas de catastrophe était une question ouverte pour Claude LIENHARD, op., cit.

947 André SCHNEIDER, *Chronique d'une naissance, le préjudice d'anxiété*, JAC 2002, n°24.

948 CA Fort-de-France, ch. civ., 25 févr. 2011, n° 09/00246

de la nature du préjudice subi par la victime, matériel ou moral⁹⁴⁹.

Certes, ce préjudice n'est pas propre à l'accident aérien, mais la particularité des circonstances fait qu'il existe de manière systématique en matière d'accident aérien une période durant laquelle les passagers à bord de l'aéronef avant le crash ont conscience de leur mort imminente.

Cette décision met fin à tout débat sur l'existence d'un préjudice collectif, ce qui aurait peut-être été source d'inégalité entre les passagers aériens, voire même source de forum shopping. Cependant, la nature collective de l'accident reste un élément du préjudice moral, ce qui n'écarte pas totalement la spécificité du préjudice collectif.

B. La coexistence de deux types de responsabilité dans la Convention de Montréal

La Convention de Montréal a supprimé les limitations de responsabilité pour les dommages corporels. Il existe un palier de 113 000 DTS, en dessous de ce montant, le responsable du transporteur est objective, c'est-à-dire, qu'il ne peut se libérer de sa responsabilité.

Au delà de 113 000 DTS, le transporteur recouvre des moyens de défense pour s'affranchir de sa responsabilité. La Convention a permis la coexistence de deux régimes de responsabilité : une responsabilité pour risque et une responsabilité pour faute présumée.

1. La responsabilité pour risque du transporteur aérien à l'égard de son passager.

a) Une responsabilité fondée sur le risque-accident

La responsabilité objective du transporteur aérien n'est pas une innovation de la Convention de Montréal. En effet, la loi de 1924 sur la navigation aérienne avait instauré une responsabilité de plein droit sur l'exploitant de l'aéronef qui cause des dommages au sol⁹⁵⁰.

La Convention de Varsovie dans son article 17 avait choisi la responsabilité du transporteur aérien de plein droit. Cette responsabilité est fondée sur le risque de la navigation aérienne. L'objectivation de la responsabilité est un mouvement global qui touche toutes les composantes de la responsabilité civile. Par opposition, la responsabilité subjective repose sur la faute, la victime devant prouver que l'auteur a commis une faute, une négligence ou une omission.

⁹⁴⁹ Ch. Mixte 30 avril 1976, Dalloz 1977, p.185.

⁹⁵⁰ Ancien article L.141-2 du code de l'aviation civile.

Le transport aérien s'est affranchi de cette exigence, la responsabilité de plein droit suppose simplement l'existence d'un dommage et d'un lien de causalité. Ainsi en matière d'accident aérien, la présence du passager dans la période de responsabilité du transporteur aérien et l'effectivité du dommage rendent le transporteur responsable.

Ce choix d'une responsabilité objective est avant tout le signe que les progrès de l'aéronautique ont été suffisants pour assurer une sécurité optimale au passager. La consécration du transport aérien comme le moyen de transport le plus sûr et la relative rareté des accidents aériens ont permis l'objectivation de cette responsabilité.

L'autre argument réside dans la volonté croissante des systèmes juridiques d'assurer la réparation des victimes. La responsabilité objective permet une automatisation de la réparation des préjudices subis. Ainsi, la loi du 5 juillet 1985 sur les accidents de la circulation a fondé un droit à l'indemnisation des victimes contre le conducteur sur le simple fait de son « implication »⁹⁵¹.

Cette responsabilité pour risque reflète une évolution de la société dans son ensemble, la nécessité de socialiser le risque pour garantir la réparation des victimes est devenue une assise du droit. Le développement du système assurantiel a permis aux juges d'assurer la réparation des dommages en attachant peu d'importance à l'auteur réel de la faute. Ce qui a conduit à l'effacement du responsable derrière l'assureur, la victime a en droit français le droit d'agir directement contre l'assureur du responsable. La faute et son étude deviennent subsidiaires, le lien de causalité prenant la part de la faute pour déterminer la responsabilité.

En matière aérienne, la responsabilité pour risque est prévue mais limitée pour les réparations inférieurs à 113 000 DTS. Attention, cette délimitation n'est pas financière, mais d'un encadrement du régime de responsabilité absolue⁹⁵². Nous avons choisi de parler d'une responsabilité pour risque délimitée. Il n'existe plus de plafond d'indemnisation avec la Convention de Montréal. Le transporteur aérien a une responsabilité illimitée de plein droit. Pourquoi alors parler d'un encadrement ? Pour une indemnisation inférieure à 113000 DTS, le passager a droit à une réparation automatique. Dès lors que le dommage corporel a été causé par un accident. Le transporteur ne pourra opposer que la faute de la victime. Lorsqu'une indemnisation est automatique, le montant est limité soit par un plafond technique quantitatif ou soit par une technique qualitative⁹⁵³. Le régime de responsabilité du transporteur aérien enferme les deux. Dire qu'il y a une abolition des limitations de responsabilité est juste, mais les moyens de défense que recouvre le transporteur au delà de 113000 DTS sont de véritables

951 Geneviève VINEY, *Traité de Droit civil, Introduction à la responsabilité civile*, op., cit. p.37

952 Jean-Pierre TOSI, le nouveau double régime de responsabilité du transporteur aérien de personnes, Mélanges Cabrillac 1999, Litec, p.325.

953 Ibid.

obstacles pour la réparation intégrale du passager aérien.

Pour Michel G. Folliot, le principe d'un tel seuil et son niveau visent à satisfaire la majorité des plaignants en cas d'accident et de rendre plus difficile la tâche de ceux qui veulent profiter des circonstances pour obtenir plus qu'une réparation raisonnable⁹⁵⁴.

La responsabilité objective même plafonnée garantit une réparation du dommage subi puisque le transporteur aérien ne pourra pas invoquer des moyens d'exonération, sauf la faute contributive de la victime prévue à l'article 20 de la Convention de Montréal.

La responsabilité pour risque encadrée est également une protection pour le transporteur aérien car elle permet de désintéresser les victimes et d'éviter des actions en justice longue et coûteuse.

Par ailleurs, l'article 29 de la Convention de Montréal prohibe les dommages et intérêts punitifs qui peuvent constituer un véritable danger pour la santé financière des compagnies aériennes.

Le plafonnement de la responsabilité ne signifie pas le versement d'un montant forfaitaire de 113 000 DTS, le passager victime devra prouver les préjudices réels subis, si de manière cumulative le montant est supérieur à 113 000 DTS, la responsabilité objective laisse place à une responsabilité pour faute présumée.

La responsabilité objective répond également à des considérations économiques nouvelles, le développement de la sous-traitance, des partages de codes et du wet-lease (c'est-à-dire des locations d'aéronef avec équipage) ont profondément modifié l'appréciation du transporteur aérien effectif. L'article 39 de la Convention de Montréal prévoit une responsabilité pour la totalité du trajet du transporteur aérien contractuel, et une responsabilité de plein droit du transporteur de fait pour la partie effectuée. Il arrive que le transport de fait est effectué par une compagnie dont la capacité financière est moindre par rapport au transporteur contractuel, ce qui assure une réparation au passager victime, qui engage de manière automatique la responsabilité du transporteur avec lequel il a contracté. Idem, pour les accidents qui ont lieu dans la période de responsabilité du transporteur aérien, nous avons vu que les compagnies aériennes ont progressivement quitté les aéroports au profit de sous-traitants qui sont en charge de l'enregistrement, de l'embarquement et de la fouille des passagers. Le passager qui chute devant la passerelle d'embarquement pourra se tourner vers le transporteur aérien, bien que celui-ci ne soit pas présent de manière effective à ce moment là. La responsabilité pour risque facilite l'action en réparation du passager avec un responsable unique pour l'ensemble de son voyage. Mais au-delà, le risque a permis de consacrer l'existence d'une responsabilité virtuelle du transporteur aérien.

954 Michel G. Folliot, op., cit, p.425.

b) L'insuffisance des dispositifs mis en place par la Convention de Montréal pour accompagner cette responsabilité pour risque

L'article 5 du règlement (CE) n°2027/97 modifié par le règlement n°881/2002 prévoit l'application de l'article 28 de la Convention de Montréal qui dispose « *qu'en cas d'accident d'aviation entraînant la mort ou la lésion de passagers, le transporteur, s'il y est tenu par la législation de son pays, versera sans retard des avances aux personnes physiques qui ont droit à un dédommagement pour leur permettre de subvenir à leurs besoins économiques immédiats. Ces avances ne constituent pas une reconnaissance de responsabilité et elles peuvent être déduites des montants versés ultérieurement par le transporteur à titre de dédommagement. Cette disposition accompagne la responsabilité pour risque, mais de manière non-contraignante, en laissant les droits internes le soin de mettre en place les mesures nécessaires pour permettre des avances* ».

Le droit communautaire connu pour sa réactivité et son anticipation avait déjà envisagé cette avance, en effet le transporteur aérien devra « *avec toute la diligence nécessaire et, en tout état de cause, au plus tard quinze jours après que la personne physique ayant droit à indemnisation a été identifiée, le transporteur aérien communautaire verse à cette personne une avance lui permettant de faire face à ses besoins immédiats, en proportion du préjudice matériel subi* »⁹⁵⁵.

Ce paiement anticipé a fait l'objet de nombreuses critiques dans les modalités de sa mise en œuvre. Kaspar Schiller relève à juste titre que le délai de 15 jours à compter de l'identification des ayants-droit de la personne décédée est beaucoup trop court. Il est difficile pour une compagnie aérienne de moyenne taille de réunir ces sommes dans un délai aussi restreint⁹⁵⁶. Le règlement fait courir le délai à compter de l'identification, alors qu'il aurait été plus simple de faire partir ce délai au moment où les ayants-droit réclament ce paiement anticipé. De plus, le règlement aurait dû énumérer la liste des ayants-droit comme c'est le cas pour certaines réglementations (en matière d'accident du travail par exemple). Kaspar Schiller conclut que malgré cette disposition, les proches ne seront pas en mesure d'obtenir un règlement rapide ou une procédure simple en matière de paiement anticipé⁹⁵⁷, **compte-tenu** des exigences financières, mais également dans l'établissement des ayants-droit des passagers victimes.

La responsabilité pour risque a pour finalité première l'indemnisation des victimes. Or les mesures mises en place n'atteignent pas cet objectif. La systématisation de la réparation n'aurait pas été l'idéal pour assurer une effectivité à la responsabilité pour risque ?

⁹⁵⁵ Article 5 du règlement (CE) n°2027/97 modifié par le règlement n°881/2002

⁹⁵⁶ Kaspar SCHILLER, op., cit, p.476.

⁹⁵⁷ Ibid.

Le Protocole de Guatemala de 1971 avait inséré dans son article 14 la possibilité pour les États de créer un fonds national supplémentaire d'indemnisation des victimes⁹⁵⁸, le but est d'assurer une socialisation du risque répartie sur les usagers à hauteur d'une contribution sur chaque billet de passage. Ce fonds d'indemnisation serait géré par les États eux-mêmes.

Le droit français a depuis une cinquantaine d'années multiplié les fonds de garantie et d'indemnisation en tout genre. Pour certains risques, le législateur a constitué des fonds dont le financement est assuré de manière diverses. En effet, ils peuvent provenir des deniers publics, des branches de la sécurité sociale ou par le versement de cotisations des bénéficiaires, ou par ceux qui contribuent aux risques. Les fonds de garantie apparaissent pour les dommages présentant un caractère exceptionnel ou en matière d'atteinte à l'intégrité physique. Le droit se spécialisant, les fonds de garantie ou d'indemnisation sont voués à se multiplier.

Quid d'un fonds d'indemnisation des victimes d'accident aérien ?

Il est important de relever que dans certaines affaires, les ayants-droit des victimes ou les passagers eux-mêmes ont bénéficié d'un fonds d'indemnisation.

En effet, les victimes d'accident aériens peuvent solliciter la Commission d'indemnisation des victimes d'infractions lorsque le dommage est la conséquence d'une infraction pénale. Cette voie a été utilisée par les victimes du crash du Mont St-Odile⁹⁵⁹.

Dans l'affaire de la prise d'otage des passagers de la British Airways à Koweït City, les passagers ont pu être indemnisés par le Fonds de garantie des victimes des actes de terrorisme et d'autres infractions⁹⁶⁰.

Dans le premier cas, les ayants-droit ont choisi de recourir à la CIVI sur le fondement d'une infraction pénale. Or, le tribunal de grande instance de Colmar du 7 novembre 2006 a considéré qu'il n'y avait aucun lien de causalité certain entre la faute pénale et la catastrophe

958 Article 14 du Protocole de Guatemala : « Rien dans la présente Convention ne prohibe l'institution par un État et l'application sur son territoire d'un système d'indemnisation complémentaire à celui prévu par la présente Convention en faveur des demandeurs dans le cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager. Un tel système doit satisfaire aux conditions suivantes: (a) en aucun cas il ne doit imposer au transporteur et à ses préposés une responsabilité quelconque s'ajoutant à celle stipulée par la Convention;

(b) il ne doit imposer au transporteur aucune charge financière ou administrative autre que la perception dans ledit État des contributions des passagers, s'il en est requis;

(c) il ne doit donner lieu à aucune discrimination entre les transporteurs en ce qui concerne les passagers intéressés et les avantages que ces derniers peuvent retirer du système doivent leur être accordés quel que soit le transporteur dont ils ont utilisé les services; (d) lorsqu'un passager a contribué au système, toute personne ayant subi des dommages à la suite de la mort ou de lésions corporelles de ce passager pourra prétendre à bénéficier des avantages du système."

959 Crash de l'A 320 d' Air Inter s'était produit le 20 janvier 1992 à proximité du Mont Sainte Odile et à quelques nautiques de l'aéroport de Strasbourg- Entzheim. Bilan: 87 morts, neuf rescapés, JAC 2006, n°68 sur l'indemnisation des victimes suite à une infraction pénale.

960 TGI Paris *Mohamed et autres c/ British airways*, op., cit.

aérienne. Conformément au droit conventionnel en vigueur au moment de l'accident, la responsabilité civile du transporteur aérien a été retenue, les six personnes poursuivies pour homicide involontaires ont été relaxées. L'indemnisation prévue sur le terrain de la Convention a été déplacée dans la sphère pénale. Rappelons le caractère exclusif de la Convention en matière de responsabilité du transporteur aérien, l'indemnisation devait se concrétiser en dehors de toute infraction pénale.

La jurisprudence en vigueur en France sous l'empire de la Convention de Varsovie avait déjà confirmé l'existence d'une responsabilité de plein droit. La recherche de la manifestation de la vérité doit être dissociée de l'action en réparation qui reste de la compétence exclusive du droit conventionnel. Si le TGI de Colmar a estimé qu'il n'y avait pas faute pénale, les indemnités versées par la CIVI n'étaient pas dues.

C'est dans cette mesure qu'il est important d'envisager un fonds d'indemnisation propre aux victimes d'accident aérien afin d'éviter le recours au droit commun et garantir l'exclusivité de la Convention.

Concernant la prise d'otage, la Cour a considéré qu'il n'y avait pas un accident au regard de l'article 17 de la Convention de Varsovie, ce qui permettait de manière logique une indemnisation par le droit commun. Il est important de souligner, que les passagers victimes d'un détournement d'avion ou de piraterie pourront outre le fait d'être considéré comme un accident aérien, obtenir une indemnisation par la FGTI. L'idéal serait la mise en place d'un fonds d'indemnisation propre aux risques de l'activité aérienne qui prendrait en considération le terrorisme comme un risque inhérent à la navigation.

Le fonds de garantie permettrait la remise rapide des avances de paiement, l'identification des ayants-droit, et mais au delà d'indemniser l'intégralité des postes de préjudices sans aucune action judiciaire. Le fonds subrogé dans les droits des victimes agira en justice pour recouvrer les sommes avancées. La Convention de Montréal n'a pas évoqué cette possibilité pour les États de créer un fonds de garantie, néanmoins, elle a stipulé une obligation d'assurance des transporteurs aériens à hauteur du plafond d'indemnisation de 113 000 DTS. Mais rien n'empêche le droit interne d'instaurer un fonds d'indemnisation.

2. La responsabilité pour faute présumée à partir de 113 000 DTS

a) La survivance de la faute malgré l'instauration d'une responsabilité objective

La responsabilité du transporteur aérien a été très vite extirpée du droit commun afin d'éviter la confrontation entre les deux types de responsabilités contractuelle et délictuelle.

La responsabilité du transporteur aérien a été qualifiée à juste titre par Laurent Chassot de *sui generis*⁹⁶¹. Car le système mis en place par la Convention de Montréal renforce le particularisme de la responsabilité du transporteur aérien. Le caractère hétérogène de la responsabilité est le résultat d'un compromis entre les intérêts des passagers qui ont été mis au rang de consommateurs et des transporteurs à qui, il est primordial de garantir leur viabilité économique.

La responsabilité objective repose sur cette volonté d'assurer la réparation des dommages subis par les passagers en ce qu'ils sont tantôt consommateurs tantôt victimes. La responsabilité pour faute présumée à partir de 113 000 DTS vient servir la cause des transporteurs aériens en leur permettant d'opposer des moyens de défense.

L'article 21 de la Convention de Montréal prévoit que pour la partie du dommage excédant 113 000 DTS, le transporteur a la possibilité de se libérer de sa responsabilité s'il prouve que *le dommage n'est pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, ou que ces dommages résultent uniquement de la négligence ou d'un autre acte ou omission préjudiciable d'un tiers*.

Ce seuil de 113 000 DTS donne à la responsabilité du transporteur aérien un caractère unique, en effet en dessous de ce montant la responsabilité est objective, au delà une responsabilité pour faute ressurgit.

b) La recherche de la faute présumée

Le régime de responsabilité pour faute instaurée par la Convention de Montréal reste favorable aux victimes, dans la mesure où l'existence du dommage constitue une présomption de faute du transporteur. C'est à ce dernier de prouver qu'il n'a pas commis de faute.

Le passager est dispensé de la preuve du comportement fautif du transporteur aérien, le transporteur aérien doit quant à lui prouver que le dommage ne lui est pas imputable ou imputable à un tiers. La faute ou l'absence de faute est laissée à l'appréciation souveraine des juges en droit interne. Depuis l'arrêt du 15 avril 1873, la Cour de cassation affirme qu'ils appartient aux juges du fond de constater souverainement les faits d'où ils déduisent l'existence ou l'absence d'une faute, mais la qualification juridique de la faute relève du contrôle de la Cour de cassation⁹⁶².

⁹⁶¹ Laurent CHASSOT, op., cit, p.110, n°333

⁹⁶² Civ., 15 avril 1873, semaine juridique 1873, I, p.174, cité dans *Traité de droit civil*, Geneviève Viney, Patrice Jourdain, *Les conditions de la responsabilité*, LGDJ, p.363, n°440.

Le régime instauré par la Convention de Montréal pour la part excédant 113 000 DTS est la reprise du régime instauré par les articles 17 et 20 de la Convention de Varsovie. Le transporteur est soumis à une obligation de sécurité de moyen renforcée, car il ne sera pas responsable si le dommage ne lui est pas imputable⁹⁶³.

C'est aux juges du fond de vérifier que le transporteur a pris toutes les mesures nécessaires pour éviter la réalisation du dommage. Pour cela, les juges devront énumérer les mesures que doit prendre le transporteur pour assurer un transport aérien conforme aux exigences de sécurité.

La reprise d'une partie des mécanismes de la Convention de Varsovie pour la partie excédant 113 000 DTS nous amène à penser que les fautes relevées sous cette dernière peuvent être transposées sous l'empire de la Convention de Montréal.

Vincent Grellière explique que si le transporteur perd le bénéfice de la limitation de responsabilité, c'est parce qu'on lui reproche d'avoir eu un comportement particulièrement choquant lors de l'exécution du transport⁹⁶⁴.

L'article 25 de la Convention de Varsovie originelle explique que le transporteur aérien ne peut se prévaloir des limitations ou des exclusions de responsabilité, si le dommage provient « *de son dol ou d'une faute qui, d'après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol* ». Le dol a subi une évolution doctrinale de fond en droit français. En effet le dol est défini comme une intention volontaire de nuire. Or en matière de transport aérien, il est difficile d'imaginer que le transporteur aérien avait à l'esprit une volonté de nuire aux passagers. Le dol s'est déplacé dans la sphère de la faute lourde qui est une faute non intentionnelle, qui relève d'une négligence grave ou d'une erreur impardonnable. Le législateur a choisi d'intercaler entre ces deux fautes la notion de faute inexcusable. La doctrine y a vu une faute propre au droit des transports, car elle atteste d'un manquement bien plus grave que la faute lourde⁹⁶⁵.

En effet, la faute inexcusable est d'une gravité exceptionnelle, sans intention formelle de nuire, elle suppose une volonté consciente du danger que l'action peut entraîner.

Vincent Grellière a énuméré les fautes du transporteur aérien qui pouvaient être considérées comme inexcusables : la violation des règlements de la navigation aérienne, pour cela il faut se référer aux conventions internationales de droit aérien public, aux règles de l'OACI, aux exigences de sécurité instaurées par le droit communautaire. Ainsi, le fait de ne pas établir un

963 Philippe DELEBECQUE, La Convention de Montréal du 28 mai 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international ou le nouveau droit du transport aérien op., cit, p.271 ?

964 Vincent GRELLIÈRE, op., cit, p.339.

965 François TERRÉ, Philippe SMILER, Yves LEQUETTE, Les obligations, op., cit, p.579, n°575.

plan de vol était constitutif d'une faute inexcusable⁹⁶⁶. Le non respect des règles élémentaires de sécurité est assimilé à une faute inexcusable, idem lorsque le pilote s'obstine à amorcer un atterrissage alors que les conditions météorologiques sont particulièrement mauvaises⁹⁶⁷. Les erreurs de navigation sont automatiquement assimilées à une faute inexcusable.

La faute inexcusable du transporteur aérien réside également dans l'obstination dans la faute ou l'erreur, cet élément psychologique est déterminant pour expliquer la faute inexcusable. En effet, en plus de ces considérations matérielles, les juges apprécient la dimension subjective de la faute. La faute inexcusable est un acte téméraire fait avec la conscience de la probabilité du dommage⁹⁶⁸.

La Cour de cassation s'est prononcé récemment sur deux accidents aériens sur le fondement de l'article 25 de la Convention de Varsovie concernant la faute inexcusable⁹⁶⁹.

Dans ces deux espèces, la cour d'appel avait considéré que le pilote *« même s'il pouvait lui être reproché un manque de rigueur et un défaut de maîtrise, le pilote n'avait pas agi avec témérité ni pris un risque sachant le dommage certain, tout en constatant que le pilote avait enfreint la réglementation en choisissant une approche à vue et en omettant d'effectuer une manœuvre de sauvetage bien qu'il en fût encore temps, en refusant de remettre les gaz pour reprendre de la hauteur et se présenter vent arrière, en effectuant le dernier virage à grande inclinaison avec une masse maximale alors qu'il ne disposait d'aucune assistance aux commandes »*.

La Cour de cassation a estimé qu'il y a bien une faute inexcusable, dès lors qu'il a un manquement aux règles de la navigation. Mais ce qui est important dans cette décision c'est l'appréciation objective de la faute inexcusable. En effet, la faute commise par le pilote *« impliquait objectivement la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire de sorte qu'elle revêtait un caractère inexcusable »*⁹⁷⁰.

Cette appréciation avait déjà été envisagée par Alain Seriaux, selon lui *« on ne doit plus prêter attention à l'auteur du dommage mais à sa cause, en effet les manquements du débiteur de l'obligation sont envisagés non plus en fonction de la conscience effective mais en fonction de la conscience qu'il devait avoir de la cause du dommage »*⁹⁷¹.

966 Aix, 29 septembre 1970, RGA 1970, p.285, note du PONTAVICE, cité par Vincent GRELLIÈRE, p.344.

967 Vincent GRELLIÈRE, op., cit, p.345.

968 Christophe PAULIN, *Considérations sur la faute inexcusable*, Revue de droit des transports n° 4, Novembre 2011, repère 4, introduction de la faute inexcusable dans les transports terrestres de marchandises. Ce qui consacre la faute inexcusable comme une faute propre au droit des transports.

969 Cass. 1re civ., 2 oct. 2007, n° 04-13.003, Bach c/ Sté Allianz Marine et Aviation et a. : Juris-Data n° 2007-040620 ; Cass. 1re civ., 2 oct. 2007, n° 05-16.019, SA Assurances Générales de France (AGF) c/ Bonnot : Juris-Data n° 2007-040616

970 Ibid.

971 Alain SERIAUX, *La faute du transporteur*, coll. economica, 1985, p.224, n°358

Désormais pour la jurisprudence française, la faute inexcusable suppose la témérité de son auteur et la conscience de la probabilité du dommage mais au delà , « *la conscience objective du dommage, celle de l'homme prudent et avisé et non celle dont l'intéressé lui-même peut faire preuve* »⁹⁷².

Il s'agit pour les juges de créer une fiction à l'image de celle du « bon père de famille » utilisé en matière de responsabilité délictuelle. Dans le cas du transport aérien, cette fiction consistera à évaluer le comportement normal d'un pilote avec l'expérience équivalente à celui de l'intéressé dans des circonstances identiques.

La faute n'a pas disparu de la Convention de Montréal, l'absence de faute ne permet plus de libérer le transporteur aérien, c'est l'absence d'imputabilité du dommage qui est une exonération de la responsabilité du transporteur pour la part du dommage dépassant 113 000 DTS. Le transporteur prouvera son absence de faute, mais les juges seront en mesure d'évaluer la faute ou son absence. Donc, il est inapproprié d'écarter toute analyse de la faute, et d'évincer les précédents acquis en matière de faute du transporteur aérien sous l'empire de la Convention de Varsovie.

Philippe Delebecque voit dans cette décision un renforcement du droit des victimes, même s'il interroge sur son opportunité au regard de la nouvelle Convention⁹⁷³. Il est important de voir une atténuation du déséquilibre créé entre les deux conventions. Le fait d'apprécier objectivement la conscience du dommage facilite sa preuve, car la réalisation du dommage reflète en quelque sorte la conscience de la réalisation du dommage s'il y a eu un manquement aux règles de la navigation. Cette décision rapproche le sort des victimes sous l'empire de la Convention de Varsovie de celle de Montréal.

2§ Les moyens de défense du transporteur aérien

La responsabilité est objective mais le transporteur dispose de moyens de défense. Pour les montants inférieurs à 113 000 DTS, le transporteur aérien ne peut se libérer partiellement ou totalement **qu'en** cas de faute de la victime (A). Pour la part excédant 113 000 DTS, le transporteur aérien peut opposer aux passagers ou à leurs ayants-droit son absence de faute ou de négligence (B).

972 Philippe DELEBECQUE, *La Cour de cassation se prononce de façon objective sur la faute inexcusable du pilote* Revue de droit des transports n° 11, Décembre 2007, comm. 247

973 Ibid.

A. La faute de la victime : l'exonération du transporteur aérien

1. L'évolution de la notion de faute concomitante dans le droit conventionnel

L'article 20 dispose que « *dans le cas où il fait la preuve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de la personne qui demande réparation ou de la personne dont elle tient ses droits a causé le dommage ou y a contribué, le transporteur est exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité à l'égard de cette personne* ». Cette disposition est le seul cas possible d'exonération pour les dommages inférieurs à 113 000 DTS. Mais le transporteur a la faculté d'invoquer ce moyen de défense pour les dommages supérieurs à 113 000 DTS. Ce moyen d'exonération est valable pour les deux paliers de responsabilité.

La Convention de Varsovie avait également inséré une disposition analogue. L'article 21 prévoit que dans le cas où le transporteur fait la preuve que « *la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur* ».

La Convention de Montréal a remplacé le terme de faute par « *la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable* », ce qui étend considérablement la possibilité pour le transporteur aérien de s'exonérer de sa responsabilité. On retrouve une nouvelle fois un tempérament à la responsabilité illimitée du transporteur aérien en matière d'accident aérien. Par ailleurs, la Convention de Montréal a choisi de ne pas procéder au renvoi au droit national. Les rédacteurs ont voulu garantir une application uniforme de cette exonération et éviter que les particularismes des droits nationaux n'affectent la cohérence de la Convention, mais surtout le compromis qu'elle offre aux transporteurs aériens en contrepartie d'une responsabilité illimitée.

Pour Nicolas Deleuze, ce remplacement de la faute par le fait de la victime reflète une jurisprudence bien établie de l'article 21 de la Convention de Varsovie, qui interprète de manière très élargie la notion de faute de la victime, au point de l'assimiler à une négligence ou une omission⁹⁷⁴.

2. Les conditions exigées pour déterminer la faute de la victime

974 Nicolas DELEUZE, op., cit, p.94 n°90.

a) une négligence, un acte ou une omission préjudiciable

La Convention de Montréal définit la faute concomitante du passager comme une négligence, un acte, ou une omission préjudiciable. La négligence est perçue en droit français comme un manquement au devoir de prudence ou de précaution. La vie en collectivité impose à tout un chacun un devoir de prudence. La négligence est constituée lorsqu'il y a une omission d'une précaution utile à la sécurité des personnes. En effet, le devoir de prudence n'a pas de frontière, tout individu est soumis à cette exigence quelle que soit la situation⁹⁷⁵. L'appréciation de la négligence varie selon les tribunaux, la notion **change d'intensité** en fonction du dommage. En effet, la jurisprudence se montre exigeante en matière d'accident, l'assimilation d'une inattention ou d'une erreur humaine à une négligence est courante. L'acte anodin du passager à bord de l'aéronef peut se transformer en une faute concomitante, par exemple le passager qui tente de ranger son bagage et qui fait chuter le bagage d'un tiers sur son pied. La question de l'omission préjudiciable est plus compliquée à cerner.

En droit français, l'omission préjudiciable est une faute d'abstention, qui se scinde en deux catégories : l'omission volontairement dommageable qui est relevée lorsqu'il existe une véritable intention de nuire et l'omission d'abstention non intentionnelle que la doctrine a choisi de différencier ; l'omission dans l'action, c'est-à-dire que la personne n'a pas agi, dans l'omission pure et simple, c'est-à-dire le fait de rester passif devant une situation que l'on aurait pu modifier par une intervention active⁹⁷⁶.

A l'image de la Convention de Montréal, la jurisprudence va vers une assimilation totale des fautes d'omission et de commission⁹⁷⁷. La faute de victime qu'elle résulte d'un acte positif ou d'une omission emporte la même conséquence, l'exonération du transporteur aérien partiellement ou totalement. Dès lors, le fait qu'un passager ne respecte pas les règles de sécurité est constitutif d'une faute. Ainsi, la Cour de District-Sud de New-York du 27 juin 1955 a considéré qu'un passager qui enfreint les consignes de sécurité, en ce qu'il n'attache pas sa ceinture et se rend devant la porte pour saluer un proche et qui chute ne peut obtenir une indemnisation⁹⁷⁸. Cette qualification a également été retenue quand le passager ignore le signal « fasten seat belts »⁹⁷⁹. Le fait pour un passager de ne pas écouter les instructions est considéré comme une faute contributive par les tribunaux français. Ainsi la Cour de cassation a relevé que le passager victime d'une crise d'asthme qui a refusé sa descente de l'aéronef lors

975 Geneviève VINEY, *Les conditions de la responsabilité*, op., cit.p.423

976 Ibid, p.386, n°456

977 Ibid.

978 Marcel LE GOFF, *Manuel de droit aérien privé*, op., cit, p.194, n°332.,

979 A. G. World Exports v. Amow air Dc Florida, 1990, 22 aviation cases 18. 221, I. H. Ph. DIEDERIKS-VERSCHOOR, P. MENDES DE LEON,p.166-167.

de l'escale pour qu'il puisse bénéficier de soins a commis une faute qui a contribué à son décès. Les préposés se sont trouvés dans l'impossibilité de prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage⁹⁸⁰. Ces fautes constatées sont parfaitement assimilables à une omission préjudiciable au regard de la Convention de Montréal. Sous l'empire de la Convention de Varsovie, le passager victime doit supporter seul les conséquences de l'accident.

Sur la logique de cette jurisprudence, tous les manquements aux consignes de sécurité seront constitutifs d'une faute contributive. Idem, pour un passager qui au cours de l'opération de transport, ne regagne pas son siège durant des turbulences, la phase d'atterrissage ou de décollage.

Lors de notre étude sur les passagers indisciplinés, l'alcool est responsable d'un certain nombre d'incident à bord de l'aéronef. Ainsi, un passager qui chute en état d'ébriété a contribué à la réalisation de son dommage ?

Le fait pour la victime d'aggraver son dommage est-il constitutif d'une faute ?

Le projet Catala dans son article 1373 avait consacré le principe suivant : "*Il sera tenu compte de l'abstention de la victime par une réduction de son indemnisation lorsque cette victime avait la possibilité par des moyens sûrs, raisonnables et proportionnés, de réduire l'étendue de son préjudice ou d'en éviter l'aggravation*".

La reconnaissance d'une modération possible de la réparation a pour objectif de responsabiliser les victimes⁹⁸¹. Le common law parle de « *duty to mitigate* » qui consacre la faute de la victime qui n'a pas minimiser son dommage. En droit français, la Cour de cassation a refusé cette possibilité de sanctionner la victime⁹⁸². Mais récemment la Haute juridiction a reproché à la Cour d'appel de ne pas avoir qualifié la faute de la victime avant d'exclure son droit à indemnisation⁹⁸³. Il s'agit d'une consécration silencieuse de l'obligation de minimiser son dommage, qui envisage une responsabilité pour faute de la victime qui n'a pas limité son préjudice matériel⁹⁸⁴.

980 Cass., civ, 1re, 19 novembre 1989, D. 1990, p. 272, dans cette décision, la Cour est revenue sur la qualification en accident de la crise d'asthme. La crise est un événement non extérieur à la personne, elle est de nature à exonérer le transporteur de sa responsabilité. Martine REMOND-GOUILLOUD, note D. 1990, p.272.

981 Geneviève VINEY, Groupe de travail Cour de Cassation "*Le temps dans la réparation du préjudice*" , *minimisation du dommage et temporalité*, rapport 2007, <http://www.courdecassation.fr/>

982 Cass. 2e civ., 19 juin 2003 ; *Mme Dibaoui c/ Flamand*, voir également le commentaire de Céline CASTETS-RENARD, *La victime n'est pas tenue de limiter son préjudice dans l'intérêt du responsable*, La Semaine Juridique Edition Générale n° 45, 5 Novembre 2003, II 10170

983 Cass. 2e civ., 24 novembre 2011, *Curri c/ MAIF*, n° 10-25.635,

984 Vincent Rebeyrol , *Du nouveau sur l'obligation de limiter son préjudice*, La Semaine Juridique Edition Générale n° 7, 13 Février 2012, 170.

Cette évolution suggère-t-elle qu'en matière de responsabilité du transporteur aérien, les juges français auront la possibilité de retenir la faute de la victime si cette dernière n'a pas limité son préjudice ?

Certes dans l'espèce étudiée, le préjudice est matériel mais rien n'empêche les juges de transposer cette obligation en cas de préjudice corporel. La responsabilisation des victimes ne veut pas dire une atteinte au principe de réparation intégrale.

b) L'absence de précision quant au degré de la faute de la victime retenue

La faute du transporteur aérien est inexcusable car elle revêt un caractère d'une particulière gravité. Mais en matière de faute du lésé, la jurisprudence n'a pas donné d'intensité. Faut-il une faute grave pour assurer une exonération totale du transporteur aérien, et une faute simple pour exonérer partiellement ?

Une réponse aurait pu être apportée avec le projet Catala. En effet l'article 1351 avait estimé qu'en cas d'atteinte à l'intégrité physique, l'exonération partielle de l'auteur ne pourra être envisagée que s'il y a faute grave de la victime. Or, actuellement le droit commun envisage la faute de la victime comme une faute simple, ces exigences particulières en cas d'atteinte physique constitue une exception à l'exception, mais ce dispositif permettrait à la faute grave de se présenter comme une nouvelle faute qualifiée⁹⁸⁵.

C'est à l'appréciation souveraine des juges d'évaluer le degré de la faute et les conséquences qu'elle emporte sur l'exonération du transporteur aérien.

c) Quid de l'état antérieur de la victime ?

La Convention de Montréal parle d'une négligence, d'un acte ou d'une omission préjudiciable, le fait que l'état de santé fragile ait conduit à l'accident n'entre pas dans son champs d'application.

L'article IV du Protocole de Guatemala du 8 mars 1971 avait inséré un tempérament à la responsabilité de plein droit du transporteur aérien en cas de lésion corporelle ou de décès du passager de l'article 17, en estimant que le transporteur n'est pas responsable si la mort ou la lésion corporelle résulte uniquement de l'état de santé du passager.

Nous avons vu que la prédisposition de la victime est évaluée en amont lors de la

⁹⁸⁵ Hubert GROUDEL, *Comment traiter le dommage causé à soi-même ?* : point de vue privatiste, Responsabilité civile et assurances n° 3, Mars 2010, dossier 12

détermination de l'événement en accident. La DVT est en quelque sorte la résultante d'une prédisposition de la victime à la phlébite, le transporteur est d'une certaine façon exonéré puisque les juges ne retiennent pas l'existence d'un accident au regard de l'article 17.

L'état antérieur dans la jurisprudence est bloqué avec le critère d'évaluation de la notion d'accident à travers le critère de l'extériorité.

Les tribunaux français avaient pris pour habitude de lier l'extériorité avec l'absence d'un état pathologique antérieur. La Cour de Cassation a, par deux fois, le 15 janvier 2014, rejeté cette appréciation. L'absence d'état antérieur ne suffit pas pour engager la responsabilité du transporteur aérien, mais au-delà pour fixer le critère d'extériorité⁹⁸⁶.

Mais l'état de santé du passager peut avoir contribué en partie à la réalisation du dommage. Par exemple, un passager phobique qui prend des somnifères et qui n'entend pas l'ordre d'évacuation de l'aéronef. Il y a un partage de responsabilité, car le passager s'est mis dans un état second et n'était pas à même de suivre les instructions du personnel navigant. Le transporteur est quant à lui responsable car il doit assurer l'évacuation de l'ensemble des passagers.

La prédisposition du passager est éliminée naturellement lors de l'analyse de la notion d'accident.

B. L'absence de faute du transporteur aérien pour la part excédant 113 000 DTS.

1. L'absence de faute commise par transporteur

a) La fin de la controverse sur les « mesures nécessaires » avec la Convention de Montréal

La Convention de Varsovie retenait une notion similaire celle « *des mesures raisonnables* ». Il n'y a pas de changement radical des conditions démontrant l'absence de faute du transporteur aérien⁹⁸⁷.

L'article 20 de la Convention de Varsovie n'exigeait pas la preuve de l'accomplissement des diligences raisonnables que le passager est en droit d'attendre. Cette notion est à rapprocher de

⁹⁸⁶ Cass., civ, 1re, 15 janvier 2014, n°11-27.962 Aigle Azur c/ Merah, Cass., civ., 1re, 15 janvier 2014, n°11-21.394.9 bull. Air France KLM c/ Comet.

⁹⁸⁷ Nicolas DELEUZE, op., cit, p.122

la « due diligence » utilisée en common law. Mais la jurisprudence dans son ensemble tendait vers la preuve que toutes les mesures en relation directe et immédiate avec l'accident ont été prises.

Le règlement n°2027/97 disposait que « *pour tout dommage à concurrence de l'équivalent en écus de 100 000 DTS, le transporteur aérien de la Communauté ne peut exclure ou limiter sa responsabilité en prouvant que lui-même ou ses agents ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre* ».

Pour Nicolas Deleuze, le droit communautaire reprenait l'article 20 de la Convention de Varsovie dans son interprétation stricte, c'est-à-dire en demandant la preuve que le transporteur ait fait preuve d'une diligence idéale. Donc, « les mesures nécessaires » en matière de retard instaurées par la Convention de Montréal s'inscrivent dans la continuité jurisprudentielle de la Convention de Varsovie, même si celle-ci avait profondément dénaturé la volonté des rédacteurs.

La responsabilité objective consacrée par la jurisprudence et la Convention de Montréal repose sur une notion virtuelle « de diligence idéale »⁹⁸⁸. En effet, la survenance de l'accident, suggère que toutes les mesures nécessaires n'ont pas été prises. Néanmoins, cette conception affecte profondément le principe d'exonération du transporteur. Cette rigueur dans la preuve des mesures nécessaires nous amène à considérer qu'il y a une responsabilité objective même pour la part des dommages supérieurs à 113 000 DTS.

b) Le caractère relatif de la preuve de l'absence de faute du transporteur

En matière de lésion corporelle ou de décès, le transporteur ne pourra se libérer que si le dommage n'est pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable.

Le transporteur doit démontrer que son comportement n'était pas négligent, qu'il n'a pas omis de respecter une règle de sécurité ou qu'il n'a pas commis ce qu'on appelle une faute inexcusable.

Les juges saisis des demandes d'exonération des transporteurs devront procéder de la même façon que sous l'empire de la Convention de Varsovie, à une étude a posteriori du comportement attendu d'un transporteur de celui qu'il a effectivement adopté⁹⁸⁹. Cette fiction oblige les juges à fixer le degré de diligence attendu au regard des circonstances, pour cela ils sont assistés d'expert en aéronautique.

988 Ibid, p.129.

989 Laurent TRAN, op., cit, p.233-234 n°671

Aujourd'hui, les moyens déployés en matière de reconstitution des accidents aériens, les travaux du Bureau enquêtes accidents ou du *National Transportation Safety Board* sont particulièrement attendus pour déterminer les circonstances du crash. Certes, le transporteur doit apporter la preuve qu'il n'a pas commis de faute, mais en réalité la force de sa démonstration n'est pas équivalente à celle des organismes cités. Les juges se fondent généralement sur ces rapports d'enquêtes pour exclure ou confirmer la responsabilité du transporteur aérien.

Cette disposition est néanmoins efficace pour les accidents de moindre ampleur qui concernent les passagers de manière individuelle. Par exemple, pour un passager qui fait un malaise à bord de l'aéronef, le transporteur aérien doit démontrer qu'il a fait appel à un passager-médecin, qu'à défaut il est équipé d'un défibrillateur, que son personnel est formé pour les premiers secours.

Le juge relève la présence d'éléments objectifs qui ont été mis en œuvre par le transporteur aérien pour éviter la survenance du dommage.

2. L'exonération du transporteur en cas de faute d'un tiers

a) La définition du tiers par rapport au transporteur aérien

L'article 21 alinéa 2 de la Convention de Montréal dispose que « *le transporteur peut se libérer en apportant la preuve que le dommage est le résultat d'un acte ou d'une négligence d'un tiers* ». A juste titre, Laurent Tran explique que l'acte du tiers permet de libérer le transporteur de son absence de négligence⁹⁹⁰.

Mais ce qui est regrettable est l'absence de définition du tiers par la Convention de Montréal. A la lumière de la Convention, on peut en déduire que les tiers ne sont pas le transporteur aérien contractuel, de fait, les préposés et les mandataires prévus à l'article 30 de la Convention de Montréal. Car, ils bénéficient des limitations de responsabilité du transporteur aérien en cas de mise en cause de leur responsabilité. Le tiers est celui qui ne participe pas à l'exécution du contrat de transport d'une manière indépendante⁹⁹¹.

b) Les actes des tiers susceptibles d'entraîner l'exonération du transporteur aérien

990 Ibid, p.248 n°720.

991 Ibid, p.249, n°722.

i) L'acte d'un passager envers un autre

Précédemment, nous nous sommes intéressés au cas de « passagers indisciplinés ». La jurisprudence a considéré que les altercations entre passagers ne sont pas des accidents au regard de l'article 17⁹⁹².

Ainsi, un passager est vu comme un tiers lorsqu'il frappe un passager victime, il n'est pas le passager lésé, ni un mandataire, ni un préposé. Certes, il s'agit du comportement fautif d'un tiers au transporteur, mais pour autant la jurisprudence a commencé à interpréter de manière subjective le comportement de l'équipage au moment de l'altercation. Ainsi, le transporteur ne pourra se libérer s'il est démontré que ses préposés n'ont pas pris des mesures pour éviter la survenance du dommage. Guy Schrenzel n'hésite pas à parler « d'omission fautive » des membres de l'équipage à intervenir alors qu'ils auraient été en mesure de le faire⁹⁹³. A contrario, le transporteur pourra se libérer s'il prouve que l'équipage n'avait aucune raison de penser que le comportement du passager allait devenir dangereux, ou qu'il avait pris toutes les mesures nécessaires pour éviter la survenance du dommage⁹⁹⁴. Ainsi, une hôtesse qui déplace un passager suite à altercation verbale, mais que le passager souhaite en découdre physiquement n'est pas responsable du dommage subi par le passager victime. Concernant les mesures à prendre, le transporteur pourra être déclaré responsable s'il continue à servir en alcool un passager fortement agité. Le laxisme de l'équipage est de nature à ne pas libérer le transporteur aérien. Pour Guy Schrenzel, la question de l'exonération du transporteur aérien du fait des tiers en matière de passagers indisciplinés restera centrée sur le fait de savoir si le personnel a pris toutes les mesures nécessaires pour éviter ou empêcher la survenance du dommage⁹⁹⁵.

Ce qui nous conduit à dire que la jurisprudence applicable sous l'empire de l'article 20 de la Convention de Varsovie survivra en matière d'exonération du transporteur aérien en cas de passagers indisciplinés.

992 Cf *passagers indisciplinés*.

993 Guy SCHRENZEL, op., cit.

994 Ibid.

995 En matière de responsabilité du transporteur ferroviaire, la Cour de cassation retient que son obligation de résultat de sécurité, ainsi pour se libérer, il devra prouver que l'acte du tiers était irrésistible et imprévisible. Mais la jurisprudence tend à rendre difficile cette exonération, les juges estiment que les agressions de passagers ne sont pas imprévisibles, puisque aujourd'hui il existe un véritable situation d'insécurité au point que la SCNF et la RATP ont mis en place des services de sûreté qui accompagnent les contrôleurs. Une décision du 3 juillet 2002 avait considéré que l'agression d'un passager pouvait être évitée si la SCNF avait mis en nombre suffisant des contrôleurs afin de garantir une caractère dissuasif, cf également civ., 1ère 12 décembre 2000, Dalloz 2001, p.1650 note de Christophe PAULIN.

ii) Les actes de terrorisme et de piraterie

Il en est de même pour les actes de piraterie, de détournement ou de terrorisme, les auteurs sont des tiers. Le transporteur pourra se libérer pour la partie excédant 113 000 DTS.

Comme nous l'avons vu, il ne pourra se libérer que s'il n'a pas fait preuve de négligence. Ainsi, un transporteur qui n'a pas procédé à un contrôle optimal des passagers sera considéré comme négligent.

Dans l'affaire British Airways, les parties avaient soulevé la faute du transporteur qui a maintenu une escale à Koweït City alors que le pays venait de se faire envahir par l'Irak. Le transporteur doit être en mesure d'apprécier les nouveaux risques liés à l'activité aérienne. La faute du tiers ne libère pas automatiquement le transporteur qui doit apporter la preuve qu'il n'a pas été négligent dans sa prise de décision. Ces événements peuvent-ils encore revêtir le caractère d'imprévisibilité et d'irrésistibilité au regard du contexte actuel ?

Pour Vincent Grellière, en cas de piraterie, le transporteur aura du mal à invoquer la cause étrangère, car le détournement d'aéronef ne constitue plus un fait imprévisible. En effet, le transporteur a la possibilité d'éviter la survenance du dommage en procédant à des mesures préventives, ce qui met à mal la condition d'irrésistibilité⁹⁹⁶. Aujourd'hui, l'étude des risques et le développement d'agences en charge d'évaluer les tensions politiques dans le monde sont suffisants pour écarter la dimension imprévisible du détournement.

Comme nous l'avons évoqué précédemment, ces actes font partie intégrante des risques inhérents de la navigation aérienne.

iii) La défaillance technique et la responsabilité du constructeur aéronautique

Une autre possibilité pour le transporteur aérien est d'invoquer la faute du tiers en matière de défaillance technique. Le transporteur doit apporter la preuve que la défaillance n'est pas due à un mauvais entretien de l'aéronef mais bien à un vice de conception ou de fabrication de l'aéronef lors de sa livraison au transporteur. C'est le transporteur aérien qui doit établir que les défauts de l'appareil ont conduit à l'accident. La difficulté de cette exonération réside dans l'établissement du lien de causalité entre ces défauts et l'accident⁹⁹⁷. La responsabilité du constructeur aéronautique est recherchée sur le fondement de la responsabilité du fait des produits défectueux. Peut-on parler d'une véritable concurrence de la responsabilité du

⁹⁹⁶ Vincent GRELLIÈRE, op., cit, p.257.

⁹⁹⁷ Philippe DELECBECQUE, *Accident aérien et responsabilité du transporteur*, Revue de droit des transports n° 6, Juin 2008, comm. 127. En l'espèce, il s'agissait de la décision de la CA de Colmar du 14 mars 2008 qui reconnaît la responsabilité du transporteur aérien, mais rejette la responsabilité du constructeur sur le fondement de l'article 1384, concernant la possibilité d'invoquer une responsabilité du constructeur du fait des produits défectueux, l'accident était antérieur à l'entrée en vigueur de ses dispositions. Mais il est important de souligner la difficulté de prouver le lien de causalité entre l'accident et les défaillances invoquées.

constructeur aéronautique ?

Certaines victimes ou ayants-droit choisissent d'agir contre le constructeur aérien afin d'échapper au particularisme de la responsabilité du transporteur aérien ou en cas de risque d'insolvabilité du transporteur aérien⁹⁹⁸. L'action contre le constructeur aéronautique n'est pas régie par une convention internationale, le recours au droit commun est perçu comme plus favorable dans l'esprit des justiciables. En effet, aux États-Unis dans les affaires d'accident aérien, on constate une systématisation de l'action contre le constructeur aérien. Dès lors qu'un produit aéronautique est mis en cause dans un accident, le constructeur ou le fabricant du produit considéré comme défaillant se verra poursuivi le plus souvent par: le propriétaire de l'appareil, la société qui l'utilisait au moment de l'accident, le pilote et les passagers transportés ou leurs ayants droits⁹⁹⁹.

L'application rigoureuse et uniforme du droit conventionnel n'empêchait pas les victimes de bénéficier des dommages et intérêts punitifs¹⁰⁰⁰. La fin de cette pratique par l'article 29 de la Convention de Montréal va reporter l'action des ayants-droit sur le constructeur aéronautique. Faut-il y voir un désintérêt de l'action contre le transporteur aérien au profit du constructeur aéronautique ? Non, il apparaît aujourd'hui que les familles des victimes se constituant en association choisissent d'élargir leurs actions à l'ensemble des protagonistes potentiellement responsables. Mais la possibilité d'agir contre le constructeur aérien au regard du droit américain en vigueur en matière de produit défectueux est plus avantageuse en matière d'indemnisation en raison de la possibilité d'octroyer des dommages et intérêts punitifs.

b) Qu'en est-il de la force majeure pure ou du « God 's Act » ?

Dans le transport maritime de marchandises, l'article 4, § 2, d) de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 dispose que « *ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant de l'acte de Dieu* ». L'acte de Dieu est un fait non imputable au transporteur, qui relève du déchaînement des forces de la nature.

998 Dans le crash du vol charter de la Flash Airlines, les ayants-droit ont choisi d'agir contre le transporteur aérien, mais également son propriétaire ainsi que le constructeur aéronautique Boeing. Cf la question du forum non conviens.

999 Vanessa CHISS, Christelle Le GALL-CRISSIN, *Les dommages et intérêts punitifs en matière d'assurance aéronautique*, Responsabilité civile et assurances n° 5, Mai 2005, étude 9

1000 *Hill c/ United Airlines*, 550 F.Supp. 1048 (1982), 27 octobre 1982 United States District Court, D. Kansas disponible sur <http://www.leagle.com/> qui autorise le versement de dommages et intérêts punitifs si le dommage est la conséquence d'une faute intentionnelle. Ce système revient à une responsabilité illimitée dans le cas d'une faute qui empêché le transporteur de se prévaloir des limitations de responsabilité. Les dommages et intérêts étaient parfaitement compatibles avec l'article 25 de la Convention de Varsovie. Cf également l'étude de Barbara J. BUONO, *The Recoverability of Punitive Damages Under the Warsaw Convention in Cases of Wilful Misconduct: Is the Sky the Limit?* Fordham International Law Journal, vol.13 issue 4, article 6. qui explique

La loi de 1924 sur la navigation aérienne prévoyait une exonération possible du transporteur aérien en cas de force majeure.

Pour Nicolas Deleuze, cette exonération pour les risques de l'air devrait pouvoir perdurer pour la part excédant 113 000 DTS. Selon lui cette catégorie d'événements est la seule à satisfaire aux conditions d'extériorité, d'irrésistibilité et d'imprévisibilité exigées en général par le droit commun de la responsabilité pour retenir la force majeure. Mais rappelons, que ni la Convention de Varsovie ni celle de Montréal n'ont invoqué la force majeure comme condition d'exonération du transporteur. Par ailleurs, le caractère exclusif du droit conventionnel et son but d'uniformisation du droit applicable à la responsabilité du transporteur aérien empêche tout recours au droit commun. Seules les conditions d'exonération contenues dans le droit conventionnel peuvent être soulevés. Dès lors, il est important de savoir si l'acte de Dieu ou la force majeure est une cause étrangère valable actuellement.

Sous l'empire de la Convention de Varsovie, la force majeure était requise pour exonérer le transporteur aérien au regard de l'article 20¹⁰⁰¹. Mais il ne s'agissait pas d'une force majeure pure, c'est-à-dire, que le transporteur aérien ne devait pas apporter la preuve d'un événement imprévisible, irrésistible et extérieur, mais simplement qu'il était dans l'impossibilité de prendre des mesures nécessaires¹⁰⁰². La cause étrangère permet de libérer le transporteur aérien sous la Convention de Varsovie. Qu'en est-il avec le double régime de responsabilité du transporteur aérien avec la Convention de Montréal ?

Pour Jean-Pierre Tosi, il serait singulier de priver le transporteur aérien de ce moyen de défense pour la part excédant 113000 DTS. Cette responsabilité ultra-illimitée n'est pas envisageable pour l'intégralité du régime de responsabilité¹⁰⁰³, car elle priverait selon lui d'efficacité le premier pallier dans sa fonction indemnitaire automatique.

Pour Alain Seriaux, il y a une fusion de la force majeure et l'absence de faute sur le plan de la preuve¹⁰⁰⁴. Car dans les deux cas, il faut établir la cause du dommage et sa non-imputabilité au transporteur aérien.

La force majeure peut être invoquée mais aujourd'hui, peut-on accepter une exonération du transporteur aérien sur le fondement de la cause étrangère ?

L'évolution technologique permet aujourd'hui aux avions de voler en toutes circonstances. La foudre, les intempéries sont des risques inhérents à la navigation. La prévisibilité

1001 Christophe PAULIN, Transport aérien international : entrée en vigueur de la Convention de Montréal, D. 2004, p.1954.

1002 Lamy Transport 2013 II n°1180.

1003 Jean-Pierre TOSI, op., cit, p. 329.

1004 Alain SERIAUX, op., cit,

d'événements météorologiques exceptionnels permet aux transporteurs de connaître les conditions de navigabilité. Les circonstances devenant de moins en moins insurmontables, le transporteur aérien est en capacité d'assurer des vols de nuit ou en période de fortes intempéries. Ces éléments nous montrent avant tout le caractère prévisible et surmontable de ces événements.

Aujourd'hui, l'acte de Dieu serait à voir dans d'autres circonstances exceptionnelles et rares sur lesquelles le transporteur n'aurait aucune emprise. Par exemple, la disparition d'un aéronef avec son équipage en plein vol alors que les conditions météorologiques sont bonnes et que l'aéronef est en excellent état. Cet acte de Dieu se retrouverait par exemple dans les disparitions mystérieuses de navires et d'aéronefs dans le Triangle des Bermudes. Malgré la forte concentration des disparitions ou crash d'avion, les autorités compétentes ont considéré qu'ils s'agissait des conditions météorologiques qui varient brusquement ou la légère distorsion du champ magnétique qui affecterait les instruments de mesures, mais que la majorité des cas résultaient d'une erreur humaine ou d'une défaillance mécanique.

Les progrès croissants de l'aéronautique ont progressivement évincé toute place à « l'acte de Dieu » ou « force majeure ».

Le principe d'exclusivité du droit conventionnel en matière d'accident préserve en partie la matière des particularismes nationaux. Mais, la pratique de certaines juridictions affecte durablement l'avenir de la Convention de Montréal en cas d'accident aérien. Le fait de vouloir se soustraire au droit conventionnel montre d'une certaine manière son affaiblissement. Le renvoi du droit conventionnel à la *lex fori* pour l'évaluation des préjudices reste un facteur de forum shopping. Le droit français a choisi de rationaliser cette évaluation, qui s'imbrique parfaitement avec la responsabilité objective de la Convention de Montréal. On peut néanmoins, regretter l'absence d'adaptation du droit conventionnel face aux nouveaux risques du transport aérien. L'émergence de nouveaux comportements doit contraindre les juges français à avoir une interprétation extensive du droit conventionnel. La réparation du préjudice entre dans une systématisation comme pour les indemnisations en cas de retard, avec les avances de paiement et les mesures mis en place en cas d'accident collectif. Le développement du droit des catastrophes a offert aux victimes d'accidents aériens, un renforcement de leurs droits. Il est important de dire que le droit interne, en assurant une spécialisation de la réparation des dommages collectifs augmente l'efficacité du droit conventionnel.

Chapitre 6 : La Responsabilité du transporteur aérien pour les dommages aux bagages

La pérennité du système varsovien malgré la démocratisation du transport aérien de personnes

Le passager aérien se déplace en général avec ses effets personnels. En fonction du contrat de transport qu'il a souscrit avec le transporteur, il a la faculté de prendre des bagages. Auparavant, le transport des bagages était systématique car le coût élevé des billets d'avion ne permettait pas des voyages de courte durée. Le transporteur enregistrait les bagages et en contrepartie, il remettait un bulletin de bagages qui formalisait cette remise. Mais depuis la modification de la Convention de Varsovie par le protocole de la Haye de 1955¹⁰⁰⁵, sa délivrance est devenue facultative, et le billet de passage remplit également cette fonction.

Le développement des compagnies low-cost a considérablement modifié l'image du voyageur, jadis encombré de plusieurs valises. La baisse des prix des billets d'avion s'est accompagnée d'une vision du voyage minimaliste. Pour autant, les bagages n'ont pas disparu du contrat de transport.

La société internationale de télécommunication aéronautique (SITA) a mis en lumière lors d'une étude statistique que les compagnies aériennes avaient égaré 26 millions de bagages en 2012, dont 9 millions dans les aéroports européens¹⁰⁰⁶. Le coût de la perte est évalué à deux milliards d'euros.

Les bagages constituent une source de désagrément pour les passagers, mais aussi pour les compagnies aériennes qui doivent assurer une indemnisation derrière chaque perte ou détérioration.

Il existe deux types de bagages, les bagages enregistrés qui sont dirigés en soute par le transporteur aérien, et les bagages à main qui accompagne le passager à bord de l'aéronef. Cette distinction trouve sa source originelle dans la Convention de Varsovie. La Convention de Montréal a repris cette dichotomie qui génère deux régimes de responsabilités différentes. Le droit communautaire n'a pas cherché à instaurer une réglementation concurrente à la Convention de Varsovie comme se fut le cas en matière d'accident aérien ou en cas de refus

1005 René RODIERE, *Droit des transports*, op., cit. p.451 n°384.

1006 Alain LEBAS, actualité 5 août 2013, *Air Journal*.

d'embarquement. Le règlement n°881/2002 qui vient modifier le règlement n°2027/97 en matière de responsabilité du transporteur aérien en cas d'accident, dispose dans son article 3§1 « *que la responsabilité d'un transporteur aérien communautaire envers les passagers et leurs bagages est régie par toutes les dispositions de la convention de Montréal relatives à cette responsabilité* ».

Le droit communautaire ne pouvait pas mieux faire en matière d'exclusivité du droit conventionnel.

Mais on remarque que le règlement n°881/2002 a prévu quelques dispositions pour adapter la Convention de Montréal à la spécificité du droit communautaire. Il s'agira de voir si ces adaptations emportent une complémentarité avec le droit conventionnel ou si au contraire le législateur européen a souhaité montrer sa capacité de réaction face aux imprécisions laissées par le droit conventionnel. En effet la Convention de Montréal n'a pas cherché à améliorer le système mis en place par le système varsovien.

Il convient de présenter le régime applicable à la responsabilité pour bagages, mais surtout de voir s'il est en phase avec la réalité actuelle du transport aérien de personnes (Section 1), puis d'analyser les mécanismes qui permettent l'exonération ou la limitation de la responsabilité, et les situations qui emportent un dé plafonnement de la réparation (Section 2).

Section 1 : La responsabilité du transporteur aérien à l'égard des bagages

Le bagage est une notion non définie par le droit conventionnel, ni par le droit communautaire (1§). Le recours à la terminologie du transport de marchandises montre l'absence de spécificité de cette responsabilité (2§).

1§. La notion de bagage dans le transport aérien

La définition du bagage va reposer sur sa destination (A), en fonction de laquelle deux régimes de responsabilité vont s'appliquer (B).

A. La définition du bagage

1. Les caractéristiques du bagage

a) L'absence de définition du bagage par le droit conventionnel

En effet, le droit conventionnel consacre la responsabilité du transporteur aérien pour les bagages enregistrés, mais aucune précision n'est donnée quant la contenance des bagages et les objets qui peuvent être transportés.

Pour René Rodière, au sens simple les bagages sont ce « *que le voyageur emporte, qu'il enregistre, qu'il confie de la sorte à son transporteur ou qu'il garde avec lui* »¹⁰⁰⁷

Jean-Pascal Tosi constate que ni les notions de "bagages" ni de "marchandises" ne sont définies par la Convention de Varsovie. Mais le droit conventionnel a choisi de les soumettre sur le fond à des règles identiques sauf en ce qui concerne deux situations : le droit de disposer du bagage au cours du transport et les clauses d'exonération de responsabilité contenues à l'article 23§2 de la Convention de Varsovie¹⁰⁰⁸.

René Schmidt dit « *qu'est un bagage ce qui est l'objet d'un contrat de transport accessoire au contrat de transport du passager, et une marchandise ce qui est l'objet d'un contrat de transport indépendant* »¹⁰⁰⁹. Le bagage est en quelque sorte la continuité du contrat de transport initial conclu avec le passager, et comme l'indique Schmidt, son caractère accessoire lui permet de disposer d'une existence distincte du contrat de transport du passager.

Cette définition situe le bagage dans le contrat de transport de personne mais il n'y a pas de définition concernant le contenu des bagages, Doivent-ils forcément être des effets personnels du passager ?

Il n'existe pas de limitation dans la nature des effets transportés sauf en matière de sécurité.

La sécurisation croissante des aéroports a conduit à la mise en place d'une réglementation spéciale. Les passagers sont confrontés dès lors à une multitude d'exigences provenant tant des compagnies aériennes que des droits nationaux.

b) L'encadrement du bagage par les conditions générales de transport

Les compagnies aériennes déterminent les caractéristiques des bagages que les passagers sont autorisés à apporter lors de leurs voyages. Les transporteurs peuvent appliquer deux types de

1007 René RODIERE, *Droit des transports*, op. Cit, p.445 n°379.

1008 Jean-Pascal TOSI, *Jcl. Transport., Fasc. 460-10 : TRANSPORT AÉRIEN. – Sources du droit applicable. – Titre de transport. – Cas et conditions de la responsabilité civile du transporteur*, n°70

1009 E. GIEMULLA, R. SCHMIDT, N. EHLERS et W. MULLER-ROSTIN, *Warsaw Convention*, collec. Deventer/Boston 1992, article 4, n°3.

franchises pour les bagages en soute. La première, appelée « weight concept », limite en kilogrammes le poids autorisé par passager, en général pour un passager en classe économique le poids admis est compris entre 20 et 30kg¹⁰¹⁰. Dans ce système, le nombre de bagages importe peu, le tout est de ne pas franchir le seuil en kilogrammes stipulé par la compagnie aérienne.

En revanche, de plus en plus de transporteurs aériens ont adopté le système « piece concept », qui consiste à limiter le nombre de bagages en fonction de la classe choisie, cette exigence s'ajoutant à la limitation en kilogramme. En général, le passager est limité à un bagage en classe économique sur les compagnies classiques et sur les vols low-cost¹⁰¹¹.

Lorsque les passagers ne respectent pas ces exigences, le transporteur est en droit de refuser l'enregistrement des bagages¹⁰¹². Les compagnies aériennes sont très strictes sur la franchise bagages ; les suppléments de franchises en kilogramme ou par bagage sont affichés aux comptoirs des compagnies aériennes ou à défaut sur le site internet.

Chaque compagnie instaure ses propres standards en ce qui concerne les dimensions des bagages admis en soute ou en cabine. Pour des raisons d'uniformité, l'IATA a mis en place le Passenger Services Resolutions Manual, qui contient des résolutions et des pratiques recommandées en matière de gestion des bagages, comme l'obligation d'indiquer le prix des suppléments par exemple. Ces résolutions ont un caractère contraignant pour les compagnies aériennes membres de l'IATA, les pratiques recommandées sont laissées à la discrétion des transporteurs aériens¹⁰¹³.

c) Les bagages et la réglementation applicable aux matières dangereuses

L'OACI a instauré une liste des matières dangereuses contenue dans l'Annexe 18 de la Convention de l'Aviation Civile internationale (Convention de Chicago de 1944) et sur une édition ultérieure des instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses.

1010 [http://www.iata.org/](http://www.iata.org/Programs), Programs » Passenger » Baggage Services » Checking in a bag, informations à destination des passagers sur les conditions générales de transports.

1011 La compagnie Air France a adopté le système Piece concept pour l'ensemble de ses vols, l'article 10.2.2. Franchise de bagages des CGT d'Air France stipule que « la Franchise de Bagages correspond au transport en soute d'une quantité de bagages limitée par Passager en nombre et/ou en poids et/ou en dimension, déterminée en fonction de la destination, du tarif acquitté et est indiquée sur le Billet. Chez Easyjet, le même principe est institué, un bagage autorisé avec une contenance maximum de 20 kg.

1012 **Article 10.1.4.** Droit de refuser le transport des Bagages CGT d'Air France, le Transporteur pourra refuser de transporter les Bagages pour lesquels le Passager a refusé de payer le supplément tarifaire tel que défini à l'article 10.2.2. Le Transporteur n'a aucune obligation de prendre en dépôt des Bagages et/ou des articles refusés.

1013 Passenger Services Conference Resolutions Manual (PSCRM), 33rd ed. 2013, disponible sur <http://www.iata.org/>.

L'IATA a également édité une réglementation sur les « *dangerous goods regulations* », son objectif était de transposer la réglementation de l'OACI dans un manuel pratique adapté aux procédures des transporteurs aériens. Le droit français a quant à lui intégré l'ensemble des réglementations OACI et IATA avec quelques adaptations¹⁰¹⁴. Toutes ces réglementations sont intégrées dans les conditions générales de transport. Les objets qui ne peuvent être transportés sont notamment les explosifs, gaz sous pression, substances oxydantes, radioactives ou magnétisées, substances inflammables, substances toxiques ou corrosives, substances liquides de toute sorte.

Les passagers ne peuvent transporter en cabine des liquides dont la contenance est supérieure à 100 ml.

2. La particularité de certains bagages

a) La question de l'équipement des PHMR et de leur assimilation à des bagages

Certains équipements des PHMR ne peuvent entrer en cabine. C'est le cas des fauteuils roulants et de certains équipements destinés à la mobilité ou à l'assistance. L'article 12 du règlement dispose que « *lorsque ces équipements sont perdus ou endommagés durant leur manipulation à l'aéroport ou leur transport à bord d'un aéronef, le passager auquel l'équipement appartient est indemnisé, conformément aux règles du droit international, communautaire et national* »¹⁰¹⁵. Ce qui est à dénoncer dans cet article est l'absence de définition de ces équipements au regard de la réglementation en vigueur en matière de transport aérien de personnes. En effet, ces équipements sont répertoriés et enregistrés avec la remise de la carte d'embarquement. Les PHMR peuvent être accompagnés jusqu'au pied de l'aéronef avec un fauteuil roulant leur appartenant ou mis à disposition par l'entité gestionnaire de l'aéroport. La spécificité de ces éléments ne doit pas occulter le fait qu'ils sont transportés au même titre que des bagages en soute. L'article 12 amène à assimiler les équipements des PHMR à un bagage, puisqu'ils sont manipulés pendant la période de transport et qu'ils sont sous la garde du transporteur aérien. En cas de dégradation, l'article renvoie à l'application du droit international, communautaire et national, alors le bagage est régi exclusivement par le droit conventionnel. Nous verrons que la spécificité de ces équipements nécessitent des améliorations du droit communautaire.

1014 Arrêté du 12 mai 1997 relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public (OPS 1).

1015 Règlement (CE) n° [1107/2006](#) du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006, concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens.

b) Le transport d'animaux vivants

Les passagers ont la possibilité de voyager avec leurs animaux de compagnies. La réglementation est formelle : les animaux vivants peuvent voyager en cabine s'ils ne dépassent pas un certain poids au-delà, ils sont dirigés en soute. L'IATA a mis en place des résolutions en matière de transport d'animaux vivants¹⁰¹⁶. Les animaux sont assimilés à des bagages au regard de la réglementation IATA.

B. Deux catégories de bagages, deux régimes de responsabilité

Le droit conventionnel ne donne pas de différenciation des bagages en fonction de leurs destination. Mais dans l'article 17§2 de la Convention de Montréal, les rédacteurs opèrent une distinction entre les bagages enregistrés et les bagages non enregistrés.

1. Les bagages enregistrés : la réaffirmation d'une responsabilité de plein droit limitée

Jean Ize définit le bagage enregistré « *comme le bagage qui a été pris en charge par le voiturier lors de l'enregistrement, il s'engage à les faire parvenir à destination, en bon état et dans le délai voulu* »¹⁰¹⁷.

a) Les bagages enregistrés et la fin d'un formalisme

Les bagages enregistrés ont fait l'objet d'un formalisme particulier sous la Convention de Varsovie. Ces bagages étaient accompagnés d'un bulletin de bagages qui pouvait être inséré dans le billet de passage, mais il devait comporter des mentions obligatoires. Le transporteur devait indiquer le poids et le nombre de bagage. Ces données sont indispensables pour le calcul du plafond de responsabilité, et doivent comporter le lieu et la date d'émission, le nom et l'adresse du ou des transporteurs, et surtout « *l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente convention* ». Par ailleurs, en cas de déclaration de valeur des bagages, le montant total devait être inscrit sur le bulletin de passage. Le caractère accessoire du bulletin de bagages est fondamental en matière de

¹⁰¹⁶ IATA Live Animals Regulations (LAR), qui est décrit comme est la norme mondiale et le guide essentiel pour le transport d'animaux par voie aérienne. Le LAR se compose d'une classification complète sur 1000 espèces animales ainsi que les exigences précises en matière de conteneurs nécessaires à leur transport. La résolution détaille également les procédures à adopter pour la manutention, le déplacement et le transport des animaux vivants.

¹⁰¹⁷ Jean IZE, *Du transport des bagages du point de vue de la responsabilité*, Université de Paris, thèse de 1936, p.33.

formalisme, puisqu'il devait contenir le numéro du billet de passage.

Autre spécificité, le transporteur était contraint d'inscrire la mention suivante : « *La livraison des bagages est faite au porteur du bulletin* ». Pour Jean-Pascal Tosi, cette mention rendait le bulletin assimilable à un titre au porteur¹⁰¹⁸.

Ce formalisme était très rigide ; le défaut d'une de ces mentions emportaient le déplafonnement de la responsabilité du transporteur aérien, c'est-à-dire que ce dernier ne pouvait se prévaloir des limitations ou des exonérations de responsabilité.

Sous la Convention de Varsovie amendée, le formalisme est atténué, puisque le transporteur n'est plus contraint de remettre un bulletin de bagages, le billet de passager remplissait désormais cette fonction¹⁰¹⁹. Aujourd'hui, nous avons vu que le billet de passager s'est dématérialisé.

Les passagers ont même la possibilité d'enregistrer eux-mêmes leurs bagages par le biais des bornes libre-service¹⁰²⁰. Les bagages sont enregistrés sans la présence d'un agent de la compagnie aérienne. Cette innovation a été possible avec l'abandon de tout formalisme avec la Convention de Montréal. Les bagages ont une existence virtuelle avec des codes barres afin de les retrouver en cas de perte ou de mauvais acheminement. La Convention de Montréal dispose dans son article 3§3 que le transporteur délivrera au passager une fiche d'identification pour chaque article de bagages enregistrés. Cette exigence n'est pas un formalisme au sens de la Convention de Varsovie, il s'agit tout simplement de l'étiquetage des bagages, puisque dans la pratique le transporteur ne remet pas cette fiche aux passagers, mais la colle sur les bagages. L'article 3§4 exige du transporteur la remise au passager d'un avis indiquant que, *lorsque la présente convention s'applique, elle régit la responsabilité des transporteurs en cas de mort ou de lésion ainsi qu'en cas de destruction, de perte ou d'avarie des bagages, ou de retard*. Cette mention est mise généralement dans le billet de passage, ou à défaut dans le cas d'un billet dématérialisé, à l'arrière de la carte d'embarquement. Ces exigences mineures ne sont pas sanctionnées en cas de non respect par le transporteur aérien¹⁰²¹.

b) La destination du bagage enregistré et son impact sur le régime de responsabilité

Le bagage enregistré n'est pas laissé au passager, il est transféré vers la soute de l'aéronef. Le

1018 Jean-Pierre TOSI, *Jcl. Transport., Fasc. 460-10 : TRANSPORT AÉRIEN . – Sources du droit applicable . – Titre de transport . – Cas et conditions de la responsabilité civile du transporteur*, n°80.

1019 René RODIERE, op., cit, p.450 n°384.

1020 Chapitre 3 : dématérialisation du billet de passage

1021 Article 3§5 de la Convention de Montréal.

passager ne peut y accéder, il est pris en charge par les préposés du transporteur. Aujourd'hui, il convient plus de parler de sous-traitants qui acheminent les bagages de l'enregistrement ou pied de l'aéronef¹⁰²². Les bagages enregistrés ont pour destination la soute de l'aéronef, le passager remet ses bagages lors de l'enregistrement au préposé de la compagnie aérienne. Le transporteur aérien a la garde des bagages entre le moment de la prise en charge et la livraison. Le passager durant le transport n'a pas accès au bagages en soute. La notion de « garde » de la chose explique le régime de responsabilité particulier des bagages enregistrés. En droit français, le voiturier a la garde des objets transportés qui lui sont remis avant le départ¹⁰²³. Au niveau de la responsabilité contractuelle, le droit interne met à la charge du transporteur une obligation de résultat pour les bagages en soute quelque soit le mode de transport¹⁰²⁴. Mais il convient de préciser que la Cour de cassation parle d'une obligation accessoire de résultat, rappelons que le contrat de bagage est accessoire au contrat de transport. L'obligation de résultat de sécurité contenue dans le contrat de transport est en quelque sorte étendue aux bagages qui sont sous la garde du transporteur. Les bagages étant des choses inanimés, il est plus approprié de parler d'une obligation de sécurité stricte.

Le transporteur aérien est le gardien de la chose, il dispose de son usage, de son contrôle et de sa direction. La garde de la chose à un caractère alternatif, le passager transfère au transporteur la garde de ses bagages, dès ce moment le passager cesse d'être le gardien tout en restant le propriétaire de la chose. La garde est alternative car le passager et le transporteur n'ont pas simultanément la garde des bagages. Cette étude doctrinale à travers la notion de garde nous permet de comprendre la finalité du régime de responsabilité qui repose sur le transporteur aérien.

L'article 17§2 de la Convention de Montréal consacre la responsabilité de plein droit du transporteur aérien pour le dommage survenu « *en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés, par cela seul que le fait qui a causé la destruction, la perte ou l'avarie s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde des bagages enregistrés* ». Le transporteur est tenu d'acheminer les bagages enregistrés des passagers, il est responsable des bagages durant la période de garde. Le transporteur ne pourra se libérer de sa responsabilité que « *dans la mesure où le dommage*

1022 Les compagnies aériennes sous-traitent l'enregistrement des bagages et des passagers ainsi que leurs acheminements vers les aéronefs. En France, le leader est le groupe Europe Handling, environ 130 compagnies aériennes lui confie la gestion des bagages et des passagers. <http://www.groupe-europe-handling.fr>

1023 Philippe le TOURNEAU, *Droit de la responsabilité et des contrats*, Dalloz action, 2012-2013, n°4445, p.1260.

1024 Cass. civ. 1^{re}, 26 septembre 2006, *Groupement d'intérêt économique (GIE) Evotrans c/consorts Reboul-Vitipon* n° 03-13.726 Publié au Bulletin 2006, n°418 p. 360, voir la note JCP G 2006, II, 10 206, note Marc MIGNOT, *Obligation de résultat du transporteur de voyageurs dont les bagages placés en soute ont disparu*

résulte de la nature ou du vice propre des bagages »¹⁰²⁵. Comme pour la responsabilité en cas de dommages corporels, le transporteur n'est libéré qu'en cas de faute de la victime, on parlera du vice propre des bagages.

Durant la période de transport, le passager n'a pas de liberté de ses mouvements, il confie sa personne au transporteur aérien, au même titre que ses bagages. Cette responsabilité de plein droit repose tant sur la notion de garde que sur l'absence de liberté de mouvement du passager qui l'empêche d'accéder à ses effets personnels qui sont confiés au transporteur aérien.

2. Les bagages à main : la logique d'une responsabilité pour faute

*« Le bagage à main est une dépendance si étroite de la personne du voyageur qui fait en quelque sorte corps avec lui »*¹⁰²⁶.

a) Les bagages à main, des bagages non enregistrés

La Convention de Varsovie non amendée avait laissé une définition des bagages non enregistrés comme de « *menus objets personnels dont le voyageur conserve la garde* »¹⁰²⁷. Le passager dispose de la garde de ses objets, c'est-à-dire que le passager a l'usage de ses bagages, leur contrôle et leur direction. René Rodière explique que les transporteurs disposent de filets ou de compartiments pour recevoir les bagages à main. Il rappelle le décret sur la police des chemins de fer qui précise que le voyageur peut disposer de l'espace situé au-dessus de sa place et en dessous pour placer ses effets personnels¹⁰²⁸. A bord des aéronefs, il existe des compartiments dans lesquels les passagers doivent mettre leurs effets personnels pour des raisons de sécurité. Par ailleurs, les bagages à main doivent correspondre à un certain standard. L'IATA recommande le format suivant : 56 x 45 x 25 cm, poignées et roulettes comprises. Les compagnies aériennes peuvent exiger des formats différents en fonction de la classe et de la destination¹⁰²⁹.

Le bagage en cabine est une tolérance du transporteur aérien puisqu'il n'a aucune existence contractuelle contrairement au bagage enregistré¹⁰³⁰.

1025 Article 17§2 de la Convention de Montréal.

1026 Jean IZE, op., cit, p.17.

1027 Article 4§1 de la Convention de Varsovie non amendée par le Protocole de la Haye de 1955.

1028 René RODIERE, op., cit, p.446, n°381.

1029 Air France limite le format des bagages à main pour les classes économiques, 55 cm x 35 cm x 25 cm – poches, roues et poignées comprises.

1030 René RODIERE, *Droit des transports* : Sirey 1977, 2e éd., n° 678

b) Une responsabilité pour faute en cas de dommages au bagage non enregistré

Le passager est le gardien de ses bagages en cabine, il n'y a pas de garde cumulative avec le transporteur aérien. Le passager peut accéder à ses effets personnels durant toute la période de son voyage, excepté lors du décollage et de l'atterrissage, pour des raisons de sécurité les passagers sont contraint de ne pas se lever ni de se rendre aux commodités. Pour autant, le passager reste le gardien de ses bagages durant ces phases particulières.

Cette responsabilité pour faute trouve son origine dans une conception ancienne du bagage à main. Pour les penseurs de l'époque, le bagage qui accompagne le passager est un usage et pas une obligation contractuelle. Jean Ize parle d'une tolérance : « *Rien ne permet dans un contrat de transport d'estimer qu'il y a une autorisation de prendre un bagage à main, qui ne saurait faire naître une obligation contractuelle* »¹⁰³¹. Pourtant, le bagage a bien une existence contractuelle avec le passager aérien, il l'accompagne, et pour reprendre les propos de Jean Ize, « il fait corps avec le voyageur ».

Le passager dont les bagages en cabine sont détériorés ne pourra engager la responsabilité du transporteur aérien qu'en démontrant une faute de ses préposés lors de la période de transport. Cette responsabilité pour faute s'apparente à la responsabilité délictuelle prévue à l'article 1382 du code civil, pourtant, le passager lésé sera contraint d'agir sous l'empire du droit conventionnel en raison de l'exclusivité de ce dernier. En effet, l'article 17§2 de la Convention de Montréal dispose que pour les bagages non enregistrés, le transporteur est responsable « *si le dommage résulte de sa faute ou de celle de ses préposés ou mandataires* ». Cette exclusivité résulte également du régime de responsabilité plafonnée, qui est identique pour les bagages enregistrés ou non¹⁰³².

Malgré cette responsabilité pour faute, les passagers privilégient les bagages à main, au point que l'association des employés de bord constate une transgression des règlements fédéraux avec un risque pour la sécurité à bord¹⁰³³. Le personnel navigant peut être amené à procéder à des inventaires des bagages à main pour pouvoir les déplacer. Donc, le bagage à main a une existence à bord, il a une destination possible en fonction de ces particularités. En amont, le bagage à main est répertorié lors de l'enregistrement. Ne deviennent-ils pas des bagages enregistrés avec ces pratiques ?

En effet, lorsque le personnel déplace le bagage à main, le passager ne dispose pas de la garde et de l'emprise sur son bien.

¹⁰³¹Jean IZE, op., cit, p34.

¹⁰³² Article 22§2 de la Convention de Montréal.

¹⁰³³ Barbara REUKEMA, Hand Luggage - Passengers Love It, the Airlines Hate It, and the Warsaw Convention is not Clear on How to Handle It, AASL vol. XII, p.119.

Pour Barbara Reukema, cette distinction ne devrait plus avoir lieu d'être. Nous rejoignons cet avis, le bagage n'est plus une tolérance, le yield management a permis aux compagnies aériennes d'en faire un moyen de modulation du prix des billets d'avion¹⁰³⁴. Actuellement, il est devenu usuel de prendre un billet sans bagage enregistré, le bagage à main devenant le seul bagage transporté, pour des raisons économiques. La Convention de Montréal n'a pas pris la mesure des mutations du transport aérien notamment en terme de réduction des coûts liés au transport de bagages.

La destination du bagage va déterminer s'il est sous la garde du transporteur aérien ou pas. Le régime applicable n'a guère évolué depuis la Convention de Varsovie. Les bagages sont une source importante de contentieux entre les passagers et les compagnies aériennes. L'apport des règles de l'IATA est nécessaire pour compléter les lacunes du droit conventionnel, et surtout l'inertie du droit communautaire.

2§ Les dommages aux bagages : une terminologie empruntée au transport de marchandises

Les dommages aux bagages sont déterminés par la terminologie du transport de marchandise, cette faiblesse conduit les juges à procéder à des interprétations qui peuvent varier en fonction des particularismes nationaux (A). La notion de retard dans les bagages doit être analysée pour comprendre la finalité de la Convention de Montréal en la matière (B).

A. Les dommages énoncés à l'article 17§2 de la Convention de Montréal

Ces termes de destruction, perte ou avarie sont empruntés à la terminologie du transport de marchandises ; il est important de pouvoir définir ses notions au regard du transport de personnes.

1. La définition des dommages énoncés dans le droit conventionnel.

Le droit conventionnel ne donne pas de définition de la destruction en matière de bagages.

Le règlement n°2027/97 modifié par le règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et

¹⁰³⁴ Barbara REUMEKA, op., cit.

du Conseil du 13 mai 2002 apporte quelques précisions sans pour autant être diligent. L'annexe du règlement sur la perte des bagage précise que « *le transporteur aérien est responsable en cas de destruction, perte ou détérioration des bagages, à concurrence de 1 000 DTS (équivalent approximatif en monnaie locale). Dans le cas de bagages enregistrés, il est responsable même s'il n'y a pas faute de sa part, sauf si les bagages étaient défectueux. Dans le cas de bagages non enregistrés, le transporteur n'est responsable que s'il y a faute de sa part* ».

Il n'y a aucune définition des termes, simplement une précision sur le régime de responsabilité et le plafond d'indemnisation, ce qui est regrettable. Il convient de se référer à la terminologie empruntée au transport de marchandises pour pouvoir définir ces dommages.

La destruction est l'anéantissement physique de l'objet transporté ou le fait qu'il arrive dans un état qui ne permet plus de l'utiliser conformément à sa destination¹⁰³⁵.

La perte est constituée lorsque la chose est égarée ou remise à une personne autre que celle qui est autorisée à la recevoir. La Convention de Montréal précise néanmoins que la perte du bagage peut être annoncé par le transporteur lui même, c'est-à-dire qu'il admet avoir perdu les bagages du passager ou à défaut si les bagages enregistrés ne sont pas arrivés à destination dans les vingt et un jours qui suivent la date à laquelle ils auraient dû arriver¹⁰³⁶. Ainsi est assimilé à une perte de bagages le fait de remettre les bagages à une autre personne que le propriétaire¹⁰³⁷.

L'avarie est définie comme tout endommagement de la marchandise ; dans le cas des bagages il y a avarie lorsque l'atteinte à la substance entraîne une diminution de sa valeur¹⁰³⁸. Dès lors, que le passager constate une avarie, il doit adresser au transporteur « *une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de sept jours pour les bagages enregistrés* »¹⁰³⁹.

Il est important de signaler que la notification ne concerne que le cas de l'avarie, le passager en cas de perte ou de destruction est soumis au délai commun de préemption de deux ans contenu dans l'article 35 de la Convention de Montréal.

Le passager a-t-il la possibilité d'invoquer d'autres dommages que ceux énoncés dans le droit conventionnel ? Le principe d'exclusivité conduit les juges à procéder à des assimilations en fonction des éléments constatés, qu'ils rattachent à un dommage reconnu par le droit conventionnel.

1035 Jacques NAVEAU, Marc GODFROID, Pierre FRÜHLING, op., cit. p.369 n°238

1036 Article 17§3 de la Convention de Montréal.

1037 Laurent TRAN, op., cit, p.263 n°770.

1038 Ibid, p.262 n°767.

1039 Article 31§2 de la Convention de Montréal

2. Le jeu des assimilations en matière de dommages aux bagages

Depuis une dizaine d'années, des vols sont organisés par des bagagistes. De manière structurée, certains sont chargés de repérer les objets de valeur lors des passages au scanner, les autres récupèrent les biens lors du transfert des bagages vers l'aéronef. L'ampleur du phénomène est considérable. Récemment la gendarmerie de Roissy a démantelée un réseau organisé de bagagistes qui ont pendant des années ouvert les bagages avec des mousquetons¹⁰⁴⁰. Dans ces vols, le bagage ne disparaît pas, seuls des biens de valeurs sont dérobés: les ordinateurs portables et appareils photos, les bijoux, les liquidités, ainsi que les vêtements de marque. Le passager se rendant à la zone de livraison des bagages n'est pas à même de vérifier le contenu de son bagage ; c'est seulement à son domicile qu'il se rend compte de la disparition de ses effets personnels.

Dans ce cas, le bagage est en partie amputé de son contenu ; il est important de qualifier cet événement très répandu au regard des notions énoncées dans la Convention de Montréal.

Le bagage dans son intégralité n'a pas disparu, il s'agit plutôt d'une perte partielle. Or la CA de Versailles a considéré que « *la perte partielle suppose qu'un des bagages ou une des marchandises n'est pas retrouvé et disparaît, ce qui n'est pas le cas d'un sac de voyages éventré* ». Les juges ont estimé dans cette espèce qu'il était question d'une avarie¹⁰⁴¹.

Frédéric Letacq explique que l'assimilation de la perte partielle à une avarie correspond à une interprétation extensive de la notion d'avarie contenue dans la Convention de Varsovie¹⁰⁴². Cette position a été adoptée par la Chambre des Lords qui a estimé que le terme d'avarie de l'article 26 de la Convention de Varsovie doit comprendre également la perte d'une partie du contenu d'une valise appartenant à un passager¹⁰⁴³.

L'assimilation de la perte partielle à une avarie oblige le passager à la déclarer dans les sept jours après la découverte de l'avarie. Inversement, le transporteur aura à connaître rapidement le motif du litige et que sa responsabilité risque d'être mise en cause. Cette anticipation oblige le transporteur à prendre des moyens nécessaires pour retrouver les manquants, ou envisager le paiement d'une provision¹⁰⁴⁴.

L'IATA procède également à cette assimilation¹⁰⁴⁵.

En transport de marchandises, la notion de manquant est utilisée en cas de perte partielle de marchandises. Cette précision aurait été très utile en matière de transport de bagages.

1040 Vols de bagages à Roissy : onze bagagistes et deux agents de maintenance interpellés, Le Monde.fr avec AFP du 28 novembre 2012

1041 CA Versailles, 4 févr. 2000 : BTL 2000, p. 424

1042 Frédéric LETACQ, La notion d'avarie au sens de l'article 26 de la Convention de Varsovie, Liber Amicorum Jacques Putzeys, Bruylant, 1996, p.472.

1043HL 19 juillet 1989, cité par Frédéric LETACQ, op., cit.

1044 Ibid., p.473.

1045 Article 1221, Passenger Services Conference Resolutions Manual.

La jurisprudence française a considéré en matière de messagerie que la substitution de pierres précieuses par des cailloux dans un colis était assimilable à une avarie¹⁰⁴⁶. Mais progressivement, les tribunaux ont estimé que la réception d'un colis qui contenait autre chose que ce qui était attendu était une perte¹⁰⁴⁷. Ainsi, dans le cas des erreurs de délivrance de bagages, la substitution de marchandises est considérée comme une perte¹⁰⁴⁸.

La perte d'une partie du contenant des bagages doit répondre à un régime spécifique. La terminologie empruntée au transport de marchandises est inefficace en cas de vol dans les bagages.

La perte partielle de bagages sera donc considéré comme une avarie dans certains cas et comme une perte dans d'autres. L'intervention du législateur communautaire dans ce domaine devient nécessaire pour donner des indications sur ce phénomène dont l'ampleur est considérable.

Laurent Tran fait remarquer que les tribunaux allemands assimilent la perte partielle à une avarie contrairement aux juridictions françaises¹⁰⁴⁹. Une cohérence des notions serait très appréciable pour éviter toute inégalité de traitement entre les passagers communautaires.

B. Le retard des bagages prévu à l'article 20 de la Convention de Montréal.

1. La notion de retard de bagages

Le retard dans la livraison des bagages s'étend sur une période de 21 jours ; au-delà, les effets personnels du passager sont considérés comme perdus. Le retard est une notion avant tout temporelle, entre 0 et 21 jours les bagages sont en retard.

Les compagnies aériennes ont donné un nom à ces bagages qui n'arrivent pas sur la zone de livraison, ce sont « les bagages en souffrance ». Lors des grèves des personnels au sol ou d'intempéries, les bagages s'accumulent dans la zone de traitement. Les passagers sont invités à revenir ultérieurement pour récupérer leurs bagages. Le retard devient une conséquence de certains événements majeurs paralysant le transport aérien.

Dans le cas du retard de bagages, les compagnies ont prévu des frais de première nécessité pour les passagers d'un vol aller. Le retard peut se produire en cas de voyage avec correspondance, le retard dans le traitement du bagage lors de l'escale conduit forcément à un

1046 CA Paris, 14 mars 1991 : BTL 1991, p. 310

1047 CA Paris, 5 févr. 2004 : BTL 2004, p. 151

1048 CA Paris, 12 décembre 2012, n°10/16272, Kuehne Nagel c/ Camaig insurance et a., BTL 2013, p.48.

1049 Laurent TRAN, op., cit, p.262 n°768.

retard à la livraison.

Le bagage remis avant le vingt et unième jour est un retard au regard de l'article 20 de la Convention de Montréal. Un bagage retrouvé au delà des 21 jours est réputé perdu. Cette rigueur présente un avantage pour le passager qui pourra obtenir son bagage ainsi que l'indemnisation due au titre de la perte de bagages.

2. Une responsabilité pour faute présumée en cas de retard des bagages enregistrés

En cas de retard des bagages, le transporteur aérien est responsable des dommages, sauf s'il a pris toutes les mesures raisonnables pour les éviter ou s'il était impossible de prendre de telles mesures.

Il s'agit d'un régime pour faute présumée, c'est-à-dire que le transporteur est réputé responsable du retard sauf s'il démontre qu'il a pris tous les mesures nécessaires ou qu'il était dans l'impossibilité de les prendre. On retrouve le régime de responsabilité instauré pour les dommages corporels excédant 113 000 DTS¹⁰⁵⁰. Le transporteur doit prouver que son comportement n'est pas fautif et qu'il a tenté par tous les moyens d'éviter le retard des bagages.

Les juges devront analyser la diligence raisonnablement attendue par le transporteur dans les circonstances du retard. Par exemple, lors des fortes intempéries, les transporteurs n'ont pu ouvrir les soutes en raison du gel important. Dans ce cas, on peut légitimement considérer la situation comme suffisamment exceptionnelle pour démontrer que le transporteur aérien ne pouvait raisonnablement livrer les bagages¹⁰⁵¹. D'un autre côté, on peut estimer que la prévisibilité des événements météorologiques oblige le transporteur aérien à procéder au dégel des aéronefs. Le retard dans la livraison des bagages se trouve dès lors injustifié.

La pratique des assimilations est une fragilité du régime de responsabilité pour dommages aux bagages. Une uniformisation est plus que nécessaire afin d'éviter des situations inégales entre les passagers aériens.

1050 Article 21§2 de la Convention de Montréal.

1051 « 10.000 bagages en souffrance à l'aéroport de Roissy » jeudi 14 Mars 2013 <http://www.franceinfo.fr/>

Section 2 : Limitations, exonérations et déplafonnement de responsabilité du transporteur aérien à l'égard des bagages

En principe, la responsabilité du transporteur aérien en matière de bagages est plafonnée (1 §) ; il dispose également de moyens de défense pour se libérer (2 §).

1§ La réparation plafonnée en cas de dommages aux bagages

A. Une réparation limitée pour tous les dommages

1. La détermination des postes de préjudice : l'arrêt de la CJUE, 6 mai 2010 Walz c/ Click Air

a) La fusion des notions de préjudice et de dommage dans la Convention de Montréal

La CJUE est en mesure d'interpréter la Convention de Montréal en raison de sa signature et de sa ratification par l'Union européenne. La Convention faisant partie de son ordre juridique, la Cour a pris l'initiative d'interpréter les notions de « préjudice » et de « dommage »¹⁰⁵².

Pour la CJUE, « *il importe d'abord de préciser que le terme « préjudice », figurant à la fois dans l'intitulé du chapitre III et au paragraphe 1 de l'article 17 de la Convention de Montréal, doit être regardé, aux fins de l'interprétation de cette convention, comme synonyme de « dommage », ce dernier terme étant mentionné dans l'intitulé et au paragraphe 2 de l'article 17 de ladite Convention* »¹⁰⁵³.

Les juges vont plus loin en affirmant « *que l'article 22 de la Convention de Montréal, qui fait lui-même partie dudit chapitre III et donc du contexte pertinent, limite la responsabilité du transporteur en cas de destruction, perte, avarie ou retard, ce qui implique que la nature du préjudice subi par le passager est indifférente à cet égard* »¹⁰⁵⁴.

1052 CJUE, 3e ch., 6 mai 2010, *aff. C-63/09, Walz c/ Clickair*, Recueil de jurisprudence 2010 page I-04239, « *La Convention de Montréal ne contenant aucune définition des termes « préjudice » et « dommage », il convient d'emblée de souligner que, eu égard à l'objet de ladite Convention, qui est d'unifier les règles relatives au transport aérien international, ces termes doivent recevoir une interprétation uniforme et autonome, nonobstant les sens différents donnés à ces concepts dans les droits internes des États parties à cette convention* », point n°21

1053 Ibid, point 24.

1054 Ibid, point 26.

Les juges ont légitimement considéré que les rédacteurs de la Convention de Montréal n'avaient pas pour intention de donner un sens spécial à ces termes, ils sont communs à ceux existant dans les droits nationaux.

b) L'existence d'un préjudice moral en cas de dommage aux bagages.

Dans la décision *Walz c/ Clickair*, les juges ont estimé que les termes « préjudice » et « dommage », visés au chapitre III de la Convention de Montréal, doivent être compris comme incluant aussi bien les dommages de nature matérielle que ceux de nature morale¹⁰⁵⁵. Cette interprétation est faite à la lumière de la finalité poursuivie par la Convention de Montréal, à savoir la protection des intérêts des consommateurs. En effet, les juges ne sont pas parvenus à donner une définition des termes au regard du droit international privé. La source de ce positionnement est à chercher du côté du Préambule de la Convention de Montréal à travers la consécration de la « nécessité d'une indemnisation équitable fondée sur le principe de réparation »¹⁰⁵⁶. Le principe de réparation intégrale en droit français englobe l'ensemble des postes de préjudices.

Le dommage matériel et le dommage moral font partie intégrante de ce principe. Précédemment, nous avons traité du préjudice moral dans sa composition du préjudice physique. Dans le cas présent, le dommage moral est le résultat d'un dommage matériel, le dommage moral a dès lors une existence propre à dissocier de toute atteinte physique. Cette décision permet aux tribunaux nationaux d'indemniser le dommage matériel issu de la perte du bagages ou de sa détérioration, mais au-delà, elle assure à tout passager le droit à une indemnisation complémentaire au titre du préjudice moral.

Au regard de la jurisprudence internationale, il ne s'agit pas d'une innovation. Dans une affaire *Kupferman v. Pakistan International Airlines*, les juges américains ont pris la mesure de l'impact psychologique de l'absence des effets personnels du passager lors de son séjour¹⁰⁵⁷. Sur le fondement du « wilful misconduct », les juges ont déplaçonné la responsabilité du transporteur aérien au regard de l'article 25 de la Convention de Varsovie : « *Plaintiffs are entitled to fair and just compensation for physical discomfort, inconvenience, humiliation, embarrassment and loss of a refreshing, memorable vacation due to the total absence of their*

¹⁰⁵⁵ Ibid, point 29.

¹⁰⁵⁶ Loïc GRARD, *Combien pour la perte d'un bagage ? Revue de droit des transports* n° 7, Juillet 2010, comm. 159

¹⁰⁵⁷ *Kupferman v. Pakistan International Airlines* 438 NYS 2d 189, 1981, Laurence B. GOLDHIRSH, op., cit, p.161., Christiann P. VERWER, liability for damage to luggage in international Air transport, Kluwer, 1986, p.143.

luggage including a movie camera for the duration of the China tour, despite the fact that subject luggage was returned intact, 15-16 days later, just before their return flight »¹⁰⁵⁸. Ce dommage moral a offert la possibilité au plaignant de la réparation intégrale de son préjudice. La jurisprudence française apprécie également les circonstances de la perte ou du retard d'un bagage. Ainsi, dans une décision Dame Bengeloune v. Compagnie Air Afrique, le tribunal a retenu que « *le préjudice matériel résultant de la perte d'une valise ouvre droit conformément au calcul fait par la compagnie en application de l'article 22 de la Convention de Varsovie, non au remboursement de la valeur des biens perdus mais la somme de 2000 francs, que la gêne occasionnée par la privation de tous les bagages pendant plusieurs jours sera évaluée à 2000 francs* »¹⁰⁵⁹. Pour Christiann Werwer, le préjudice moral n'est pas issu du retard dans la livraison des bagages, mais il trouve sa source dans la réparation du préjudice matériel¹⁰⁶⁰.

On arrive au même raisonnement que celui retenu par le juge communautaire. Attention, cette complémentarité du préjudice moral est seulement à percevoir dans l'analyse des postes de préjudices. Car le montant des postes de préjudices matériels et moraux fait l'objet d'une limitation absolue à 1131 DTS. Ainsi lorsque le montant du dommage est inférieur à ce plafond, le passager ne pourra prétendre qu'au remboursement du montant du dommage subi. Par contre, si le montant du dommage prouvé est supérieur au plafond de responsabilité, le passager ne pourra prétendre qu'à une indemnisation égale à ce plafond¹⁰⁶¹. Peut-on dire que la possibilité d'indemniser le préjudice moral va favoriser un paiement quasi-forfaitaire des compagnies aériennes en cas de perte de bagages ?

Si on convertit la somme des 1131 DTS, on arrive à environ 1480 euros. Un bagage peut facilement comporter plus de 1000 euros d'effets personnels. Le plafond de 1480 euros peut être dépassé aussi dans le cas du remboursement des frais engagés suite à la perte du bagages par exemple, avec l'achat de biens de première nécessité, voire de médicament dans certains pays. Mais il est bien évident que les praticiens pour atteindre l'indemnisation maximum vont demander une réparation du montant restant au titre du préjudice moral.

2. Une responsabilité limitée pour tous les types de dommages aux bagages

En cas de perte, de destruction ou d'avarie et de retard des bagages, le passager ne pourra prétendre à une indemnisation supérieure à 1131 DTS. Cette limitation porte en quelque sorte

1058 Ibid.

1059 TGI Bobigny 18 janvier 1984 Dame Bengeloune v. Compagnie Air Afrique, RFDA 1984, p.95-97.

1060 Christiann P. VERWER, op., cit, p.143.

1061 Ghislain POISSONNIER, Pierre OSSELAND, *Perte de bagages par une compagnie aérienne : des précisions sur l'indemnisation du passager*, Petites affiches, 06 janvier 2011 n° 4, P. 13

atteinte au principe de réparation intégrale affirmé dans le Préambule de la Convention de Montréal.

Ce plafond est une survivance de la Convention de Varsovie, sauf que les rédacteurs de la Conférence de Montréal ont choisi de ne plus se référer à une somme par kilogramme, mais à un montant forfaitaire par passager quel que soit le nombre de bagages.

Le calcul par kilogramme a posé des difficultés aux juges. Le premier constat est l'évolution de la valeur par kilogramme entre la Convention de Varsovie originelle et les différents protocoles successifs qui ont progressivement introduit la conversion en DTS.

Rappelons que le droit conventionnel est à plusieurs vitesses. Certains États sont restés sur la Convention originelle, d'autres ont incorporé une partie des protocoles additionnels, d'autres non.

Pour connaître le système adopté par la compagnie aérienne, il faut se référer aux conditions générales de transport. La Cour de cassation a rappelé à juste titre que les conditions générales de Transport tiennent lieu de loi entre les parties¹⁰⁶². Dans une affaire *Compagnie Iberia c/ Jugie*, les juges furent confrontés à cette confusion des valeurs en vigueur. Dans cette espèce, Mademoiselle Jugie avait perdu un bagage de 20 kilogrammes. Le tribunal d'instance de Bordeaux du 11 mars 2003 s'est fondé sur l'article 22 de la Convention de Varsovie dans sa version originelle qui prévoit un montant forfaitaire de 250 francs par kilogrammes, soit une indemnisation de 5000 francs qui équivaut à 762,24 euros. La compagnie espagnole se réfère au montant forfaitaire fixé par le protocole additionnel n°2 de Montréal de 1975 qui avait instauré un montant forfaitaire par kilogramme de 17 DTS, soit une indemnisation pour un bagage de 20 kilogrammes de 340 DTS soit environ 400 euros. Cette divergence d'interprétation est le résultat de l'inflation des protocoles additionnels, mais également de l'absence de conversion des anciens forfaits en DTS.

Fabrice Pradon relève que les juges bordelais auraient du procéder à une conversion des 250 francs en DTS ce qui correspond à un kilogramme à 16,58 DTS. L'indemnisation pour un bagage de 20 kilogrammes soit environ 331,68 DTS, serait de 382 euros¹⁰⁶³.

La Cour de cassation a confirmé le choix des premiers juges au motif que le billet de passager stipulait bien une limite de responsabilité à 250 francs par kilogramme¹⁰⁶⁴, sans se référer à l'article 22 de la Convention de Varsovie. Le billet de passage formalise le lien contractuel entre le transporteur aérien et son passager, ces dispositions tiennent lieu de loi. On est dans une approche purement contractuelle, d'exécution de bonne foi au regard de l'article 1134

1062 Cass. 1re civ., 5 juill. 2005, RFDAS 2005, p. 352

1063 Fabrice PRADON, *Perte de bagages enregistrés* Revue de droit des transports n° 2, Mars 2007, comm. 44

1064 Cass. 1re civ., 30 mai 2006, n° 03-15.793, F-D, *Cie Iberia c/ Jugie*

alinéa 3 du code civil.

Si le débat s'était déplacé sur l'application des DTS au regard des limitations varsoviennes, la solution aurait été toute autre. Cette décision montre néanmoins la complexité des régimes en vigueur, même en matière de dommages aux bagages.

La Cour de Cassation rappelle à l'ordre les juridictions de proximité qui appliquent la Convention de Montréal de manière systématique en cas de dommages aux bagages. Dans une décision du 25 juin 2009¹⁰⁶⁵, les juges ont constaté l'application des règles de réparation en vigueur dans la Convention de Montréal. Or dans cette espèce, le bagage endommagé concernait un vol Constantine-Nancy. Comme l'Algérie n'est pas signataire de la Convention de Montréal, en conséquence c'est la version amendée de la Convention de Varsovie qui s'applique avec un montant de 250 francs par kilogramme.

Le plafonnement de la responsabilité est de 1131 DTS par passager, mais quid d'une situation où les passagers mettent en commun leurs effets personnels dans un bagage ? La CJUE s'est prononcée comme à son habitude de manière très favorable aux intérêts des passagers. Dans l'affaire *Espada Sánchez e.a c/ Iberia*¹⁰⁶⁶, la CJUE a choisi une interprétation souple de l'article 22§2 de la Convention de la Convention de Montréal, « *en ce sens que le droit à indemnisation et la limite de responsabilité du transporteur en cas de perte de bagages s'appliquent également au passager qui réclame cette indemnisation au titre de la perte d'un bagage enregistré au nom d'un autre passager, dès lors que ce bagage perdu contenait effectivement les objets du premier passager* »¹⁰⁶⁷.

Donc pour un bagage perdu, plusieurs personnes pourront bénéficier d'une indemnisation dans la limite de 1131 DTS par passager.

Nous avons dans le début de ce chapitre parlé de l'assimilation des équipements des PHMR à des bagages. Le plafond de 1131 DTS a été souvent critiqué par les associations de consommateurs comme insuffisant pour couvrir d'éventuelles pertes ou détériorations de ces équipements. Il est fortement conseillé de faire une déclaration spéciale d'intérêt et de souscrire une assurance complémentaire ; à défaut le passager se verra appliquer le plafond en vigueur.

Dans une décision de la Cour d'appel de Lyon¹⁰⁶⁸, les premiers juges avaient octroyé 2000 euros pour la perte d'un fauteuil roulant et 500 euros pour la valise. Dans cette espèce, la

¹⁰⁶⁵ Cass., civ, 1re, 25 juin 2009 *M. Ali X c/ Air Algérie*, Pourvoi n° 08-14.213. Arrêt n° 735.

¹⁰⁶⁶ CJUE aff. C-410/11 du 22 novembre 2012 *Espada Sánchez e.a. C/ Iberia*

¹⁰⁶⁷ Ibid, point 37.

¹⁰⁶⁸ Cour d'appel de Lyon 6ème Chambre 19 avril 2013, n°12/00645, inédit.

passagère n'a pas fait de déclaration et avait engagé son action contre le voyageur et non la compagnie aérienne. En cas de perte de bagages, l'action doit viser le transporteur aérien, qui pourra invoquer les limitations de responsabilité. La passagère ne pourrait prétendre qu'à une indemnisation de 1131 DTS tant pour la perte de son fauteuil que de sa valise. Dans une communication de la Commission européenne du 7 août 2008, il a été considéré que la distinction entre les équipements des PHMR et les bagages doit être effective afin d'extirper ces équipements du champ du droit conventionnel¹⁰⁶⁹. Cette mesure aurait une efficacité partielle. Elle protégera les PHMR pour les vols au départ de l'Union européenne et au retour lorsqu'il sera effectué par un transporteur communautaire, pour les autres situations, l'assimilation perdura. A contrario, les Etats-Unis, dans le Air Carrier Act, il existe une responsabilité objective et illimitée en cas d'incident sur les équipements de mobilité à tous les transporteurs aériens qui désirent exploiter des liaisons intérieures. Au Canada, les équipements sont assimilés à des bagages enregistrés, mais l'Office des transports demande qu'ils reçoivent un traitement prioritaire¹⁰⁷⁰. Il s'agit d'une obligation de moyen renforcée.

B. Une réparation déplafonnée dans certaines situations

L'article 22 de la Convention de Varsovie écartait les limitations de responsabilité lorsque les billets de passage n'étaient pas remis au passager ou s'ils étaient frappés d'une irrégularité. La Convention de Montréal a supprimé ce formalisme ; l'article 3§5 considère que l'inobservation des mentions obligatoires ou la non-remise du titre de transport n'affecteront pas l'opposabilité des limitations de responsabilité. Deux autres cas demeurent : lorsque le passager a fait une déclaration spéciale d'intérêt et si le transporteur a commis une faute.

1. La déclaration spéciale d'intérêt

a) La notion de déclaration spéciale d'intérêt

L'article 22 alinéa 2 de la Convention de Montréal prévoit une responsabilité plafonnée du transporteur « *sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par le passager au moment de la remise des bagages enregistrés au transporteur et moyennant le paiement*

¹⁰⁶⁹ COM(2008) 510 final, Communication de la Commission Communication relative à la portée de la responsabilité des transporteurs aériens et des aéroports en cas de destruction, de dégradation ou de perte d'équipements de mobilité appartenant à des passagers à mobilité réduite lorsqu'ils font des voyages aériens.

¹⁰⁷⁰ Mikael GLORIEUX, Grégory RENIER, op., cit, p.732.

éventuel d'une somme supplémentaire. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel du passager à la livraison ».

La Convention de Montréal pas plus que celle de Varsovie ne donnent de définition de la déclaration spéciale d'intérêt¹⁰⁷¹. Pour connaître les contours de la déclaration spéciale d'intérêt, il est préférable de se tourner vers les conditions générales de transport. Pour Air France, si le bagage enregistré a une valeur supérieure aux limites de responsabilité prévues par la Convention, en cas de destruction, perte, détérioration ou retard, le passager pourra effectuer, au moment de la remise des bagages au transporteur, une déclaration spéciale d'intérêt limitée à un certain montant. Il devra en contrepartie s'acquitter d'un supplément tarifaire¹⁰⁷². Donc la déclaration d'intérêt spéciale ne conduit pas à une responsabilité illimitée, mais à un déplacement du plafond de réparation.

La déclaration d'intérêt est possible mais non obligatoire, le passager est libre de ne pas souscrire, il s'agit simplement d'une faculté. Par ailleurs, elle s'adresse uniquement aux bagages enregistrés. Néanmoins, le transporteur peut procéder à des aménagements contractuels pour étendre la déclaration d'intérêt pour les bagages non enregistrés.

Le contenu de la déclaration est tout aussi absent du droit conventionnel ; on suppose que doit y figurer une liste des effets avec le montant global du bagage. Il n'y a aucune mention sur le formalisme de la déclaration d'intérêt, ce qui va dans le sens de la non-sanction des irrégularités en matière de remise du titre de transport.

Quelle est la nature juridique de la déclaration spéciale d'intérêt ?

Cette interrogation a son importance, car l'absence de formalisme nous amène à considérer que la déclaration a un caractère accessoire au contrat de transport au même titre que les bagages.

Mais en regardant de plus près, la déclaration n'est pas un contrat entre le transporteur aérien et le passager, mais un acte unilatéral, puisque le passager ne fait que préciser la valeur de ses effets personnels. La déclaration n'est forcément écrite. Dans une affaire KLM. v. Hammon, le passager a informé le transporteur qu'il disposait d'une arme de grande valeur¹⁰⁷³. Le transporteur aérien au regard de la réglementation IATA ne peut autoriser une arme en bagage à main. Ce bagage a été enregistré puis mis en soute. Le passager donne la valeur de l'arme au personnel navigant (10 000 dollars). Il n'y a pas de formalisme pour la déclaration, mais une

1071 L'article 22 alinéa 2 de la Convention de Varsovie.

1072 Article **10.2.3. Déclaration Spéciale d'Intérêt** Conditions générales de Transport d'Air France, www.airfrance.f

1073 KLM v. Hamman Uni L. Rev 2003 924 (High Court of South africa), Malcom A. CLARKE, David YATES, Contracts of carriage by land and air, 2nd ed. Informa Law, 2008, p.359

obligation de valeur est exigée. Le fait que le passager n'ait pas réglé la déclaration n'affecte en rien son existence¹⁰⁷⁴.

Or les conditions générales de Transport exigent que toute déclaration spéciale d'intérêt soit effectuée par le passager avant l'heure limite d'enregistrement auprès du transporteur. Ce qui laisse entendre qu'il est impossible au passager de faire cette déclaration après la remise des bagages, même si l'aéronef n'a pas décollé. Cette exigence correspond à la période de responsabilité effective du transporteur aérien envers les personnes et les bagages.

Concernant le paiement de la déclaration d'intérêt spéciale, la plupart des conditions générales de transport l'exige ; or le droit conventionnel parle « *de paiement éventuel d'une somme supplémentaire* ». Certaines compagnies peuvent offrir aux classes affaires cette déclaration d'intérêt de manière exceptionnelle, mais la pratique des compagnies reste le paiement et le plafonnement de la déclaration. Par exemple, sur la compagnie Flybe, les montants déclarés ne peuvent excéder 2000 DTS avec le paiement de frais d'administration et de gestion de la déclaration d'intérêt spéciale de 40 euros¹⁰⁷⁵.

Si la déclaration est faite mais que le passager ne s'est pas acquitté de la somme lors de la survenance du dommage, les effets de la déclaration sont équivalents à ceux d'une déclaration payée¹⁰⁷⁶. Dans la décision KLM v. Hamman, la Cour a estimé que c'est à la compagnie d'exiger et de permettre le paiement. Si cette dernière n'offre pas d'opportunité pour le passager de payer sa déclaration, il ne peut se faire opposer cette situation¹⁰⁷⁷.

Le transporteur dispose de la faculté de vérifier l'exactitude de la valeur déclarée et le contenu effectif du bagage¹⁰⁷⁸.

b) Les conséquences d'une déclaration spéciale d'intérêt en cas de dommages aux bagages

La première conséquence est le déplacement de la limitation de responsabilité en fonction des stipulations des conditions générales de transport. Le transporteur ne pourra opposer la limitation de 1131 DTS prévue à l'article 22 alinéa de la Convention de Montréal.

Le passager qui a déclaré et qui constate un dommage sur ses bagages doit apporter la preuve de la survenance du dommage lors de la période de responsabilité. La déclaration n'emporte pas de renversement de la charge de la preuve. Mais il y a une présomption simple que le

1074 DIEDERIKS-VERSCHOOR I. H. Ph., P. MENDES DE LEON, p.173-174.

1075 <http://fr.flybe.com>

1076 Laurent TRAN, op., cit, p.276 n°818.

1077 KLM v. Hamman Uni L. Rev 2003 924 (High Court of South africa)

1078 Article 10.2.3. **Déclaration Spéciale d'Intérêt** Conditions générales de Transport d'Air France, www.airfrance.fr

montant du dommage est celui indiqué sur la déclaration. Le transporteur a la possibilité de combattre cette présomption : les conditions générales de transport d'Air France disposent que le « *transporteur est en droit de rapporter la preuve, en cas de survenance d'un dommage, que la somme déclarée était supérieure à l'intérêt réel du passager à la livraison* ».

Il est important d'envisager le cas d'un dommage dont les conséquences financières vont au delà de ce qui était prévisible lors de la déclaration d'intérêt spéciale. Le passager est malheureusement lié à la somme déclarée. Cette somme déclarée est-elle une limite de responsabilité ?

La haute juridiction néerlandaise a considéré que le montant indiqué n'emportait pas une limite de responsabilité au terme de l'article 22 de la Convention de Varsovie¹⁰⁷⁹.

Cette déclaration présente un certain nombre d'inconvénients, dans la mesure où elle limite également le montant de la responsabilité et parfois elle présente très peu d'intérêt. Dans le cas de la compagnie Flybe, le montant est plafonné à 2000 DTS soit environ 2360 euros, le plafond conventionnel est de 1334 euros. Cette différence de 1000 euros justifie-t-elle le paiement d'un supplément de 40 euros ? Les compagnies aériennes n'offrent pas une couverture adaptée aux besoins des passagers, notamment quant ils transportent avec eux des effets personnels devenus usuels et indispensables mais dont l'accumulation peut rapidement dépasser le plafond. Prenons le cas du bagage d'un jeune actif ; il y a de fortes chances pour qu'on y trouve un ordinateur portable, une tablette, un smartphone, un lecteur de musique de grande capacité, un casque audio de marque, des vêtements de marque, de la maroquinerie de luxe, et un appareil photo numérique. La déclaration dans ce cas présente peu d'intérêt, car elle ne couvre pas la totalité des objets contenus dans les bagages. Les assureurs privés se sont positionnés sur ces nouveaux besoins en adéquation avec le développement des nouvelles technologies et de leur miniaturisation croissante.

c) La complémentarité de la déclaration spéciale d'intérêt avec une assurance bagages.

Nous avons vu que lors de l'achat de billets en ligne, les passagers pouvaient cocher des suppléments dont les assurances annulation de vol ou bagages. Les assurances bagages sont des assurances souscrites par le passager avant le voyage. Elles peuvent être réunies dans un pack qui contient d'autres garanties, comme l'annulation de vol ou les frais de rapatriement en cas de maladie par exemple. Certaines assurances sont rattachées à des cartes de paiement qui

1079 I.H.Ph. DIEDERIKS-VERSCHOOR, 'Insurance Company of North America v. Royal Dutch Airlines (KLM)' (1978) 3 *Air and Space Law*, Issue 2, pp. 123–123.

prévoient également le remboursement des bagages en cas de perte, de retard, de vol ou de destruction.¹⁰⁸⁰

Cependant, les assurances exigent que les passagers effectuent au préalable une déclaration spéciale d'intérêt, la prise en charge interviendra après déduction de l'indemnité que versera le transporteur aérien. Les assurances interviennent en complément de l'indemnisation due par le transporteur aérien.

2. La faute du transporteur aérien en matière de dommages aux bagages

L'article 22§ 5 de la Convention de Montréal dispose que la limitation de responsabilité en cas de dommages aux bagages « *ne s'applique pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés ou de mandataires, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions* ». La faute avait perdu de sa vigueur avec l'avènement d'une responsabilité objective du transporteur aérien en cas de dommages corporels. La recherche de la faute retrouve toute son importance pour le passager qui souhaite franchir les limites de responsabilité, mais au-delà, elle s'inscrit dans une certaine gravité. En effet, toutes les fautes ne conduisent pas au déplafonnement de la responsabilité. L'article 22§5 s'intéresse uniquement à la faute intentionnelle et la faute inexcusable du transporteur aérien, de ses préposés ou de ses mandataires. Le transporteur aérien disparaît progressivement de l'aérogare, les sous-traitants prennent en charge la gestion des passagers, de leur embarquement au traitement de leurs bagages. L'analyse de cette disposition doit prendre en compte cette évolution significative et structurelle du transport aérien.

a) Le contrat de sous-traitance en transport aérien et la notion de préposé

L'article 25 de la Convention de Varsovie pose le principe d'une responsabilité du fait d'autrui : le transporteur est responsable du fait de ses préposés. L'article 22§2 de la Convention de Montréal poursuit ce même objectif. Vincent Grellière explique très justement que le transporteur ne saurait être responsable de l'ensemble des agissements de ses

¹⁰⁸⁰ Les titulaires des cartes American express, Gold mastercard ou Visa premier sont couverts par une garantie bagages sans avoir à souscrire une assurance supplémentaire, les plafonds vont de 800 à 3000 euros.

subordonnées¹⁰⁸¹. L'article 25 exige implicitement l'existence d'un lien de subordination.

Existe-il un lien de subordination entre les employés des sous-traitants et le transporteur aérien ?

Les agents chargés de la manutention sont appelés des agents « handling ». La Cour de cassation a considéré que ces agents sont des préposés au regard d'article 25 de la Convention de Varsovie¹⁰⁸².

L'agent de handling recoupe aujourd'hui une mosaïque de prestations, qui vont de l'enregistrement des passagers à la prise en charge des bagages, de l'assistance sur les pistes à la maintenance au ravitaillement des aéronefs¹⁰⁸³. La notion de préposé a été appréciée très largement par la jurisprudence. Dans un arrêt de la Cour d'appel de Versailles, les juges ont estimé que « *la notion de préposé au sens de la Convention ne recouvre pas seulement les agents d'exécution subalternes et dépasse largement le cadre de l'article 1384 alinéa 5 du code civil pour englober tous ceux qui agissent pour le compte d'une personne qui exerce sur eux un pouvoir de direction et de contrôle, tels qu'un mandataire ou un sous-traitant* »¹⁰⁸⁴. L'agent de handling a la qualité de préposé du transporteur aérien¹⁰⁸⁵. Mais si on regarde d'un peu plus près, l'agent de handling est chargé d'une partie importante de la gestion des passagers. D'où l'interrogation suivante : l'agent de handling est-il un transporteur de fait ? En effet, l'agent de handling est un sous-traitant, il n'est plus un tiers au contrat de transport¹⁰⁸⁶. Hamadi Gatta Wagué rejoint cette opinion, de l'assimilation de l'agent de handling à un sous-traitant¹⁰⁸⁷. Mais la sous-traitance en transport aérien comme l'affrètement ou le code sharing reste éloigné de l'activité de l'agent de handling.

b) La faute commise dans l'exercice de leurs fonctions

La faute doit revêtir une certaine gravité, elle doit être soit intentionnelle ou inexcusable. Ainsi en matière de faute intentionnelle, celle qui est souvent relevée est le vol dans les bagages par les agents handling.¹⁰⁸⁸ Les vols ont lieu alors que les agents sont de manière

1081 Vincent GRELLIÈRE, op., cit, p.337.

1082 Cass. com., 14 déc. 1977 : BTL 1978, p. 91, cf également Robert SCHMID, *La notion de préposé dans la Convention de Varsovie*, RFDAS 1986, p. 165

1083 Exemple du Groupe Europe Handling qui a étendu progressivement son activité à l'ensemble des prestations aéroportuaires.

1084 CA Versailles, 18 oct. 2001 : BTL 2001, n°2916 p. 782

1085 CA Paris, 4 mars 1998 n°95/21566 SFS et a. Heletia BTL 1998, p.231, Lamy Transport Tome II 2013, n°1209

1086 Philippe DELEBECQUE, Sous-traitance et transport, Revue de droit maritime français, 01 mars 1995 n°547, p.246-256.

1087 Hamadi GATTA WAGUE, op., cit, p.113-114.

1088 Cf la partie sur le vol des bagages.

effective sur leurs postes de travail. Pour autant, ont-il agi dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions ? Pour Laurent Tran, il ne fait aucun doute qu'un préposé ou un mandataire qui vole dans les bagages des passagers commet une faute grave imputable au transporteur, qui doit en répondre de manière illimitée¹⁰⁸⁹. Or cette conception n'est pas celle retenue par les tribunaux français ; la combinaison du droit uniforme et du droit interne produit des résultats différents ; dans le cas du vol commis par les préposés l'inégalité des solutions est flagrante.

La Cour de cassation met le vol au rang de l'abus de fonction, qui est caractérisé en présence deux conditions cumulatives : la poursuite par le préposé d'un intérêt personnel et étranger à ses attributions, puis l'absence d'autorisation de l'acte par le commettant¹⁰⁹⁰. Le vol remplit ces deux conditions, le préposé agit dans un but d'enrichissement personnel sans être autorisé par le transporteur à se servir dans les bagages des passagers. Progressivement, la jurisprudence a ajouté une troisième condition qui découle naturellement des deux précédentes : le fait pour le préposé de se placer « hors des fonctions auxquelles il est employé »¹⁰⁹¹.

Dans ces situations, le préposé a agi en dehors de ses fonctions, il n'est pas couvert par l'immunité qui couvre les préposés qui commettent des fautes dans l'exercice de leurs missions¹⁰⁹².

Dès lors, le transporteur aérien ne répond pas des actes commis par les préposés en cas de vol dans les bagages des passagers. Les victimes devront se retourner contre les auteurs sur le fondement de la responsabilité délictuelle¹⁰⁹³. Cette solution est très préjudiciable pour les passagers qui ont la charge de la preuve des vols commis dans leurs bagages.

A contrario, Laurent Tran rapporte que les tribunaux suisses retiennent que les vols effectués dans les bagages par les auxiliaires sont commis dans l'exercice de leurs fonctions¹⁰⁹⁴.

Le notion de vol illustre la divergence de conception de « *l'acte commis dans l'exercice des fonctions* », ce qui nous amène une fois de plus à montrer les limites du droit uniforme. L'application du droit uniforme à travers le prisme du droit interne affecte plus que jamais l'unité du droit conventionnel. Le vol était devenu un des fléaux dans les zones aéroportuaires, tant pour les bagages que pour les marchandises. Régulièrement la presse fait écho de démantèlement de réseaux organisés de bagagistes. Cette connaissance par le transporteur

1089 Laurent TRAN, op., cit. p.125 n°341., également I.H.Ph. DIEDERIKS-VERSCHOOR, p. 174 dans une autre décision *Insurance Company of North America v. Royal Dutch Airlines* du 6 janvier 1987. L'employé de la compagnie KLM avait volé une boîte contenant du platine. Le vol est constitutif d'un « wilful misconduct » du transporteur aérien.

1090 Mireille BACACHE, *Droit Civil : la responsabilité civile extracontractuelle, Tome V*, 1re éd., economica, p.265 n°244.

1091Ibid.

1092 Ass. Plén., 25 février 2000 *Costedoat*, *Dalloz 2000*, p.673 note Philippe BRUN.

1093Nathalie

1094 Laurent TRAN, op., cit. p.125 n°341.

d'un risque de vol dans les bagages suffit-il à le considérer comme un risque inhérent à l'exploitation aérienne ?

Aujourd'hui, la jurisprudence française a eu à répondre de ce cas. Dans l'affaire *Grinspan c/ Air France*, le passager avait reçu un dédommagement suite au vol de ses effets personnels dans son bagage. Non satisfait, il souhaite une indemnisation non plafonnée ; pour cela il invoque la faute inexcusable du transporteur aérien sur le fondement du défaut de surveillance. La Cour d'appel rejette la faute inexcusable dans la mesure où le transporteur aérien n'est pas responsable du fait de ses préposés en cas de vol, le défaut de surveillance ne constitue donc pas une faute inexcusable¹⁰⁹⁵.

Les tribunaux américains ont eu également des revendications similaires en matière de vol.

Dans une affaire *Dazo v. Globe Airport SECURITY SERVICES*¹⁰⁹⁶, le requérant avait mis en évidence que le transporteur aérien avait connaissance d'un risque important de vol dans la zone de fouille des bagages à main, mais que ce dernier n'a pas mis en place toutes les mesures nécessaires pour empêcher cette pratique. Dans cette espèce, le vol avait été commis lors de la fouille corporelle du passager et de ces effets ; l'agent en question lui aurait subtilisé un bijou d'une valeur de 100 000 dollars. Les juges ont estimé que l'allégation de faute intentionnelle n'était pas suffisamment constituée ; en effet n'est pas constitutif d'une faute le fait de ne pas avoir empêché le vol du bijou¹⁰⁹⁷. La connaissance d'un risque potentiel de vol sur la zone de fouille ou de déchargement ne suffit pas à considérer le transporteur aérien comme ayant commis une faute intentionnelle.

En France, il est vrai que la défaillance du transporteur aérien en terme de sécurité pourrait être mis en cause s'il laisse perdurer ces agissements, mais il n'en reste pas moins que le vol commis par les préposés n'engage pas sa responsabilité.

c) Les cas emportant déplafonnement de la responsabilité du transporteur aérien

Un acte ou une omission téméraire et avec conscience qu'un dommage en résulterait

1095 CA Paris, 25^e ch., sect. A, 28 févr. 2003, *Grinspan c/ Air France*, cité dans Lamy Droit du Tourisme 2013 Tome 2 n°215-30 - Responsabilité du transporteur aérien sur les bagages.

1096 *Dazo v. Globe Airport SECURITY SERVICES*, No. 00-15058., July 01, 2002 - US 9th Circuit <http://caselaw.findlaw.com>

1097 Ibid « *The district court held that this allegation was insufficient to constitute wilful misconduct because her grievance was "essentially that Globe failed to completely prevent thefts at the security checkpoint absent concrete allegations of intentional performance of acts committed with the knowledge that the theft of baggage would occur . a stolen bag is simply not tantamount to wilful misconduct."* The district court did not err when it concluded that Dazo's allegations do not rise to the level of Article 25 wilful misconduct »

probablement a été analysé précédemment à travers la notion de faute inexcusable. Rappelons la définition du Doyen Chaveau rapportée par Alain Seriaux : « *la faute inexcusable est la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable* »¹⁰⁹⁸. La jurisprudence apprécie la faute inexcusable de manière "in abstracto", c'est-à-dire qu'il s'agit d'analyser le comportement du transporteur aérien au regard d'une fiction : dans les circonstances équivalentes, quelle aurait été la diligence idéale d'un transporteur ?

Pour les actes des préposés, il faut également se mettre dans une fiction pour connaître le comportement attendu par des préposés dans la même situation.

Pour le cas du transporteur aérien, les juges peuvent établir cette fiction au regard de la réglementation aérien en matière de navigation et de sécurité. Pour le cas des agents handling, sur quelles réglementations les juges devront se fonder ?

Nous avons vu précédemment que l'IATA édictait des résolutions en matière de gestion et de prise en charge des bagages, le « Passenger Services Conference Resolutions Manual ». Le non-respect de ces exigences est constitutif d'une faute. Mais rappelons que la faute inexcusable repose également sur un critère subjectif de conscience de commettre une erreur. Ainsi en matière de bagages, des préposés qui ne respectent pas le conditionnement ou la manutention des effets personnels des passagers commettent une faute inexcusable. Par exemple, une manutention agressive, non coordonnée des bagages montre que le préposé a conscience que son comportement risque fortement de détériorer les bagages. Idem lorsqu'un agent conduit sans prendre de précaution le chariot contenant les valises et les fait chuter sur le tarmac.

Ces comportements sont régulièrement signalés par les associations de consommateurs, cette témérité et légèreté dans la manutention sont constitutifs d'une faute inexcusable du transporteur aérien, encore faut-il que le passager puisse prouver ce comportement du préposé.

La « wilful misconduct » a été retenu dans de nombreux cas de perte de bagages. Dans l'affaire *Kuperfman v. Pakistan Airlines*, le transporteur aérien avait commis une faute lorsqu'il refusa de modifier la fiche d'identification des bagages mais aussi de vérifier que le bagage était bien à bord de l'aéronef. Le transporteur s'est rendu coupable de « wilful misconduct » également du fait que ses préposés ont falsifié la déclaration de perte à l'assureur¹⁰⁹⁹. Dans une autre affaire, *Cohen v. Varig Airlines*, les préposés avaient oublié des

1098 Alain SERIAUX, *La faute du transporteur*, op., cit, p.205-206, n°322.

1099 *Kupferman v. Pakistan International Airlines* 438 NYS 2d 189, 1981, Laurence B. GOLDHIRSH, op., cit, p.161.,

bagages en soute, ils ont estimé que cela coûterait trop cher de les rapatrier et ont préféré les déclarer perdus¹¹⁰⁰. La Wilful misconduct était particulièrement caractérisée dans cette espèce. Sur ce point, nous rejoignons l'analyse de Laurent Tran sur la nécessité pour les juges d'admettre une preuve par indice. C'est-à-dire que la simple disparition d'effets personnels constitue la faute, ou la simple détérioration de la valise emporte faute du transporteur aérien. Car le passager ne peut accéder à sa zone de tri des bagages, il n'est pas à même de rapporter les circonstances exactes de la détérioration de son bagage.

Dans le cas d'une faute retenue du transporteur aérien de son fait ou de ceux de ses préposés, alors il sera dans l'obligation de réparer intégralement le dommage subi conformément à l'article 22 alinéa 5 de la Convention de Montréal.

Il est important de voir dès à présent, les moyens de défense que le transporteur aérien dispose pour se libérer de sa responsabilité.

2§ Les moyens d'exonération du transporteur aérien

Comme en matière de dommages corporels, le transporteur aérien peut se libérer en cas de faute concomitante (A). Le bagage est une chose inanimée, mais elle peut être la source de son dommage ; la notion de vice du bagage est empruntée à la terminologie du transport de marchandises (B). Dernier moyen de libération, l'absence de faute, qui concerne uniquement le cas des bagages non enregistrés (C).

A. La faute du passager en matière de bagages

Il s'agit de s'intéresser aux types de fautes qui peuvent être considérées comme concomitantes. La première chose qui vient à l'esprit est le bagage mal conditionné, c'est-à-dire qui est dans un contenant inapproprié. Mais très vite, le mauvais conditionnement se rapproche du vice propre du bagage. Nous avons vu précédemment, que les passagers devaient se conformer à la réglementation IATA en vigueur en matière de transports de matière dangereuse, idem pour le transport d'animaux. Le manquement à ces réglementations est assimilé à une faute ; ainsi un passager qui ne place pas de la nourriture en quantité suffisante pour son animal de

1100 Cohen v. varig airlines, d.2d 324 (1978), 2 mai 1978, Duygu DAMAR, op., cit, p.73

compagnie transporté en soute et qu'il constate sa mort à la réception de la cage ne pourra engager la responsabilité du transporteur aérien. Car le LAR donne les mesures à prendre en cas de transport des animaux, notamment les quantités de vivres à donner et où les placer.

Les fausses déclarations sur la nature des objets doivent être considérées comme une faute concomitante. Par exemple, si un passager ne déclare pas un objet dangereux en soute ou ment volontairement, et si le contenant se déverse et détériore le bagage du passager ainsi que ceux d'une partie de la soute, le transporteur aérien sera en droit pour le passager contributeur du dommage d'opposer ce moyen de défense. Un passager qui transporte des denrées périssables dans un bagage non adapté ne pourra invoquer la faute du transporteur aérien. La faute de la victime comme nous l'avions dit va du non respect de la réglementation à la faute légère ou d'inattention. Dès lors que la victime a contribué de près ou de loin, le transporteur aérien a intérêt à invoquer cette faute.

Les transporteurs aériens peuvent suggérer à leurs passagers de ne pas transporter certains objets en soute. Dans les conditions générales de Transport d'Air France, la compagnie aérienne conseille « *au passager de ne pas inclure dans ses bagages des devises, des bijoux, des objets d'art, des métaux précieux, de l'argenterie, des valeurs ou autres objets précieux, des appareils d'optique ou de photo, des ordinateurs, des matériels ou appareils électroniques et/ou de télécommunication, des instruments de musique, des passeports et pièces d'identité, des clés, des papiers d'affaires, manuscrits ou titres, individualisés ou fongibles* »¹¹⁰¹. Il s'agit uniquement de suggestions. En revanche, la compagnie Easyjet opte pour un autre ton : « *Vous ne devez pas inclure dans vos bagages en soute d'articles fragiles ou périssables, d'argent, de bijoux, de métaux précieux, d'argenterie, d'appareils électroniques, d'effets négociables, de titres ou autres objets de valeur, documents commerciaux, passeports et autres documents d'identité ou échantillons, médicaments et nous déclinons toute responsabilité à ce titre, sauf comme stipulé à l'Article 16.5.3* »¹¹⁰²

Cette clause de limitations de responsabilité n'est pas valable au regard de la jurisprudence française et notamment de la décision du Tribunal de Grande Instance de Paris du 31 janvier 2012 Easyjet c/ UFC-que-Choisir¹¹⁰³. Les juges avaient relevé un certain nombre de clauses limitatives de responsabilité inappropriées en matière de bagages ; ainsi la compagnie à bas prix s'était arrogé le droit de faire facturer des frais d'entreposage quand les passagers n'avaient pas récupéré leurs bagages, puisqu'au-delà de trois mois ils devenaient la propriété d'Easyjet.

1101 Article 10.2. Bagages Enregistrés (f) Conditions Générales de Transport Air France

1102 Article 20.4.12, Conditions Générales Easyjet

1103 Laurent TRAN, op., cit, p.272, n°801.

Il semblerait que la compagnie n'ait pas pris la mesure de cette décision, puisqu'elle exclut sa responsabilité pour la perte, la détérioration ou l'avarie de ces objets contenus en soute sauf en cas de déclaration spéciale d'intérêt.

Pour Laurent Tran, la possibilité pour le transporteur aérien d'exclure ou de limiter sa responsabilité sur certains types d'objet doit être admise. On en revient à une conception archaïque du bagage. Jean Ize avait assimilé le fait de mettre des objets de valeurs dans le bagage comme une imprudence. Le passager a contribué à la réalisation de son dommage en ne prenant pas les précautions nécessaires¹¹⁰⁴. Sur ce point, je suis en désaccord avec cette conception de libération de sa responsabilité. Ces aménagements contractuels ne peuvent être négociés avec le passager et pour cause, il se trouve dans un contrat d'adhésion. Le déséquilibre contractuel est beaucoup trop significatif pour permettre au transporteur de se libérer par de simples stipulations. Dès lors, un passager qui a mis une caméra dans son bagage en soute est responsable de sa perte car le transporteur avait stipulé de ne pas mettre ce type d'objet de son bagage. Cette clause de non-responsabilité est à assimiler à une clause abusive. Il convient également de combattre l'idée que le transporteurs seraient exposés à une responsabilité contractuelle exorbitante¹¹⁰⁵. A cela, il faut répondre qu'il y a la limitation des 1131 DTS à défaut de déclaration d'intérêt spéciale.

Le fait de mettre en soute des objets de valeur ne doit pas être considéré comme une faute concomitante et libérer le transporteur aérien par une disposition des conditions générales de transport.

B. Le vice propre du bagage

Cette notion provient directement de la terminologie empruntée au transport de marchandise : l'article 18 alinéa 2 de la Convention de Montréal prévoit la libération du transporteur aérien en cas de vice de la marchandise. Le vice propre du bagage peut par certains aspects se révéler être très proche de la faute concomitante, notamment sur la question du mauvais conditionnement du bagage. Pour connaître des cas emportant vice du bagage, il est important de se référer au droit du transport de marchandises. La jurisprudence française est très fournie en matière de dommages aux marchandises. Ainsi est considéré comme un vice propre « *la détérioration d'une marchandise par une cause qui lui est uniquement interne* » ou « *qui la*

1104 Jean IZE, op., cit, p.110.

1105 Ibid.

prédispose à se détériorer par le seul fait de son déplacement »¹¹⁰⁶. Le problème est la difficulté de transposer le vice propre de la marchandises aux bagages, puisque dans le premier cas il s'agit de professionnels avertis et familiarisés aux transports de leurs marchandises. Les passagers qui voyagent annuellement ne sont pas aguerris aux méthodes de conditionnement et font confiance entièrement à la capacité de résistance de leurs valises.

Néanmoins, la jurisprudence en matière de marchandises apporte des éclaircissements : ne peut être considérée « *comme constituant un vice propre la fragilité de l'objet ou l'absence d'emballage* »¹¹⁰⁷.

Le transporteur aérien ne peut s'exonérer en invoquant le vice de la chose en cas de casse d'un objet à l'intérieur du bagage ou du défaut de précaution pris par le passager pour éviter la détérioration de l'objet. Le vice propre du bagage se constate lorsque le passager mêle à ses effets personnels des denrées alimentaires qui peuvent ne pas résister au transport aérien. La charge de la preuve du vice propre au bagage repose sur le transporteur aérien.

C. L'absence de faute pour les bagages non enregistrés

L'absence de faute est le résultat de la responsabilité pour faute du transporteur aérien pour les bagages à main. Puisqu'ils sont sous la garde du passager, ce dernier ne peut engager sa responsabilité que si le transporteur ou ses préposés ont commis une faute.

Le transporteur se libère naturellement de sa responsabilité si le passager n'arrive pas à démontrer la faute. Parfois, les passagers sont invités à remettre leurs bagages à main pour une mise en soute.

Le transporteur veut éviter que les compartiments ne soient trop saturés par les bagages à main. Dans ce cas, le bagage à main a perdu sa qualité de bagage non enregistré, il devient un bagage enregistré et bénéficie du régime de responsabilité objective. Le transporteur ne pourra invoquer que la faute du passager ou le vice propre du bagage.

La responsabilité du transporteur aérien à l'égard des bagages illustre malheureusement un blocage des sources dans leurs renouvellements. Le bagage d'hier n'est pas celui d'aujourd'hui, les droits des passagers en matière de sécurité de leurs effets personnels ne sont pas pleinement garantis.

1106 Lamy Transport - Tome 1 – 2013, n°478, le vice propre de la marchandise, définition qui reprend deux décisions : la première CA Rouen, 2^e ch., 28 juin 1990, *Sud americana de vapores c/ assureurs*, la seconde Cass. Com, 9 juillet 1996. Pourvoi n° 94-19.396. Arrêt publié au bulletin n° 1293.

1107 Ibid.

Le vol de bagage qui est un fléau dans les grands aéroports européens ne semble pas être pris en compte par le législateur communautaire.

On peut noter que la proposition de modification du règlement n° 2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages, souhaite que la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne les équipements des PHMR soit

augmentée jusqu'à la valeur réelle de l'équipement. Pour atteindre cet objectif, la proposition demande que les compagnies aériennes soient contraintes d'offrir aux PHMR la déclaration spéciale d'intérêt sans supplément de coût¹¹⁰⁸. Cette initiative est louable, mais la déclaration spéciale d'intérêt opère simplement un déplacement de la limite, et non une responsabilité illimitée du transporteur.

Si la DSI est gratuite, le PHMR devra souscrire une assurance complémentaire pour obtenir l'indemnisation de l'intégralité de son équipement. Cette proposition reste dans la logique d'un droit communautaire peu présent en matière de dommages aux bagages.

Conclusion du Titre II.

Les dommages que subissent les passagers montrent la complexité de mettre en mouvement l'ensemble des normes. Le droit communautaire a permis une amélioration des droits des passagers en matière de retard. Le droit conventionnel a gardé sa domination en cas d'accident. En matière de bagages, les deux normes n'ont pas fait preuve d'innovation.

Le droit interne qui intervient de manière subsidiaire a su adapter sa législation pour renforcer certains droits des passagers. Cette dynamique des sources reste perturbée par certaines juridictions, qui n'hésitent pas à écarter le droit conventionnel au profit du droit de la consommation ou du droit commun. Le principe d'exclusivité n'est pas uniformément respecté, la crainte d'un système parallèle de responsabilité est à craindre.

Les passagers ont des droits reconnus, la difficulté réside parfois dans leurs mises en œuvre.

¹¹⁰⁸ COM(2013) 130 final, Proposition de modification du règlement n° 2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages, op., cit., article 2§4, de la proposition, relatif à l'article 6 bis du règlement (CE) n° 2027/97 modifié.

Titre 3 : La mise en œuvre de la responsabilité du transporteur aérien par le passager

La revendication des droits des passagers peut passer par une action judiciaire ou extrajudiciaire.

Cette distinction est le résultat de cette nouvelle approche du passager consommateur. L'action judiciaire repose sur des options de compétence édictées par le droit conventionnel. L'avènement de la cinquième juridiction illustre également cette conception consumériste du passager. Nous serons amenés à mettre en lumière la difficulté pour les passagers ou leurs ayant-droit de voir une issue à leur litige. Le forum shopping est la conséquence de cette multitude de fors, mais la pratique du forum non conveniens vient perturber les choix des demandeurs. Au point de se demander si l'action judiciaire est recommandée contre le transporteur aérien (Chapitre 7).

Le développement des règlements extrajudiciaires dans le droit communautaire permet de voir si ce moyen de résolution des litiges est adapté pour les passagers aériens. Nous verrons comment la Commission souhaite étendre cette pratique au secteur de l'aérien (Chapitre 8).

Chapitre 7 : L'action judiciaire du passager contre le transporteur aérien

Les victimes d'accidents aériens disposent de véritables choix de compétences. Plus il y a de fors compétents, plus les demandeurs sont tentés par la pratique du forum shopping. Il conviendra d'étudier les options de compétences édictées par le droit conventionnel (Section 1). Puis de s'intéresser aux renvois implicites ou expresses au droit national. Le dynamisme du droit processuel français et sa spécialisation pour les accidents collectifs offrent un meilleur encadrement de l'action des victimes et de leurs ayants-droit (Section 2).

Section 1 : Les règles de compétences instaurées par le droit conventionnel

Il est important de procéder à une glose de l'article 33 de la Convention de Montréal qui reprend les fors instaurés par la Convention de Varsovie (1§). La jurisprudence française leur offre un caractère impératif (2§).

1§ L'article 33 de la Convention de Montréal au regard des nouvelles réalités du transport aérien

Les fors de la Convention de Varsovie sont préservés. Il est important de voir comment la jurisprudence s'est adaptée à l'évolution du secteur aérien pour garantir l'application de ces options de compétence (A). L'avènement de la cinquième juridiction consacre-t-elle l'esprit consumériste de la Convention de Montréal (B) ?

A. La survivance des fors instaurés par la Convention de Varsovie ou l'inadaptation du droit conventionnel à la nouvelle structuration des compagnies aériennes

L'article 28 de la Convention de Varsovie dispose que « *l'action en responsabilité devra être 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* ». L'article 33§1 de la Convention reprend l'article 28 de la Convention de Varsovie dans son intégralité, mais en remplaçant le terme de « *Haute Partie Contractante* » par « *un des États parties* ». La jurisprudence en vigueur en matière de compétences sous l'empire de l'article 28 de la Convention aura toute sa place dans l'application de l'article 33§1 de la Convention de Montréal. Cet article commun aux deux conventions énonce quatre fors de juridictions : le tribunal du domicile du transporteur (1), le tribunal du siège principal de son exploitation (2), le tribunal de l'établissement du transporteur aérien (3), le tribunal du lieu de destination (4). Le passager qui souhaite agir contre le transporteur aérien a un choix important, mais il doit respecter l'exigence de la Convention, qui interdit de porter un litige devant un tribunal dont l'État n'est pas une des Hautes parties contractantes, c'est-à-dire un État partie à la Convention.

Une glose de cet article est nécessaire dans la mesure où le transport aérien s'est

profondément métamorphosé depuis la Convention de Varsovie de 1929. Il convient de prendre en compte ces évolutions afin de déterminer si ces options sont toujours efficaces pour déterminer au mieux les caractéristiques exigées en matière de compétences.

1. Le tribunal du domicile du transporteur

a) Une jurisprudence constante quant à la détermination du siège social

Le domicile est plutôt à rattacher à une personne physique, c'est le lieu où elle réside de manière permanente et habituelle. Vincent Grellière rattache cette notion de domicile à la conception anglo-saxonne du domicile qui signifie le centre des affaires de la personne¹¹⁰⁹.

Nicolas Deleuze poursuit cette analyse du domicile au regard du common law comme assimilant le domicile à la « *résidence* » du transporteur aérien. La résidence dépasse la simple existence « *d'un siège statutaire et comprend les établissements dans lesquels la société possède des organes de direction et de contrôle important* »¹¹¹⁰.

Le siège social est « *à la personne morale ce que le domicile est à la personne physique* »¹¹¹¹.

Les statuts de la société mentionnent le lieu du siège social, on parle alors en droit de domiciliation de la société. On revient naturellement à la notion de domicile du transporteur aérien comme énoncé dans le droit conventionnel. Le siège social est défini comme le lieu de son principal établissement. La jurisprudence française retient cette assimilation du domicile du transporteur aérien à son siège social. Dans un arrêt de la Cour d'appel de Versailles, les juges ont considéré « *qu'il est établi et non contesté que le transporteur SAS Cargo est domicilié en Suède à Stockholm où se trouve son siège social* »¹¹¹². Il arrive que le siège social statutaire ne soit qu'une fiction, c'est-à-dire que le lieu de la gouvernance effective de la société est situé ailleurs. On parle du siège social réel qui regroupe les directions financières et administratives de la société¹¹¹³.

Donc le passager pourra saisir le lieu du siège social réel à défaut d'un siège social statutaire fictif et dépourvu de tout pôle de direction.

1109 Vincent GRELLIÈRE, op., cit, p.418.

1110 Nicolas DELEUZE, op., cit, p.291 n°362.

1111 Maurice COZIAN, Alain VIANDIER, Florence DEBOISSY, *Droit des sociétés*, Lexis Nexis, 24ème éd., p.125 n°221.

1112 CA Versailles, ch. 13, 25 octobre 2012 ; RG n° 11/09001 ; *SAS Cargo c/ Groupama Transport*, BTL 2012 - n°3436 du 26/11/2012

1113 Maurice COZIAN, Alain VIANDIER, Florence DEBOISSY, op., cit, p.126, n°221.

b) Le contrat conclu sur internet et le siège social du transporteur aérien

Le siège social statutaire présente un lieu de localisation en matière de contrats de transports conclus à distance. Dans l'affaire *Thierry X c/ Air France*, le passager avait saisi le tribunal de son domicile. La Cour d'appel de Bordeaux a estimé que le fait d'acheter des billets sur le site internet de la compagnie aérienne sous-entend que la vente « *est réputée avoir été effectuée à son siège social* »¹¹¹⁴. Donc, le tribunal compétent pour connaître du litige est du ressort du siège social et non du domicile des requérants.

La notion de siège social réel se rapproche de la seconde option de compétence relative au siège principal de son exploitation.

c) Le siège social du transporteur de fait

Avec l'article 46 de la Convention de Montréal, le transporteur aérien de fait pourra être poursuivi devant le tribunal de son domicile, ou devant le tribunal du siège social autres options de compétences prévues à l'article 33. Dans le cas du crash de la *West Carribean*, le transporteur de fait, une compagnie vénézuélienne, a été appelée devant les juridictions américaines au regard du lieu du siège social du transporteur contractuel¹¹¹⁵. Le passager a la possibilité de saisir indifféremment les tribunaux du siège social du transport de fait ou du transporteur contractuel afin d'y engager la responsabilité des deux transporteurs.

On constate qu'aujourd'hui les passagers n'hésitent plus à appeler les deux transporteurs même en matière d'annulation de vol en situation de code sharing¹¹¹⁶.

Les alliances, les hubs, les fusions, les absorptions sont autant de situations qui créent une imbrication des compagnies aériennes. Alain Cournanel a expliqué que ces mutations affectent la lisibilité du siège social des compagnies aériennes. Les alliances tri-continentales entre compagnies aériennes opérant en Asie, Europe et Amérique perturbent la localisation des activités des compagnies aériennes membres¹¹¹⁷.

1114 CA Bordeaux, 1^{re} ch. civ., 24 sept. 2012, n° RG : 12/01346, *Thierry X c/ Air France*

1115 Rapport de la Cour de Cassation 2011, Conventions internationales – Accords et conventions divers – Convention de Montréal du 28 mai 1999 – Compétence internationale – Règle de compétence – Portée 1^{re} Civ., 7 décembre 2011, pourvoi n° 10-30.919. Le transporteur contractuel a son siège social en Floride, le transporteur de fait peut être attiré devant les juridictions américaines.

1116 CA Paris, 5^{ch.} Pole 5, 13 octobre 2013, n° 11/13038, *Monsieur Vincent GUERRY c/ SA AIR FRANCE, Société AIR INDIA LIMITED*

1117 Alain Cournanel, p.105. Il donne l'exemple de la compagnie Swissair qui a délocalisé une partie des centres de gestion en dehors de

2. Le tribunal du siège principal de son exploitation : Une conception difficilement appréciable en raison des mutations structurelles du transport aérien

Vincent Grellière explique la similitude de la notion de domicile et du siège de son exploitation. L'article 28 de la Convention de Varsovie prévoit cette option de compétence dans le cas où ces deux lieux seraient dissociés¹¹¹⁸. Il arrive également que les compagnies aériennes disposent de succursales dans différents États. Les succursales sont des établissements secondaires sans personnalité juridique mais doté d'une certaine autonomie de gestion¹¹¹⁹. Le siège social centralise les directions administratives et financières, mais les succursales disposent d'une capacité décisionnelle importante. Le passager peut-il saisir le tribunal du lieu de situation de la succursale du transporteur aérien ? Pour Nicolas Deleuze, cette possibilité d'attirer au lieu de la succursale est tout à fait possible au regard de la conception française des « gares principales »¹¹²⁰. La Convention de Varsovie est d'inspiration française, elle serait partie de la théorie des « gares principales » pour éviter l'encombrement de certaines juridictions¹¹²¹. Dans un arrêt de la Cour d'appel de Versailles du 11 décembre 2008, les juges ont considéré que pour saisir le tribunal du lieu de la succursale, il fallait que l'établissement visé « *suppose non seulement qu'il possède un dirigeant apte à accomplir des actes juridiques, mais aussi qu'il ait passé lui-même le contrat matérialisé par la Lettre de Transport Aérien* »¹¹²².

Il est essentiel de rappeler que les options de compétences contenues à l'article 28 de la Convention de Varsovie et de l'article 33§1 de la Convention de Montréal s'appliquent tant en matière de personnes que de marchandises. Il faut que la succursale en question ait participé à la conclusion du contrat. Dans le cas évoqué, la succursale française n'avait pas conclu le contrat donc il fallait saisir le tribunal du lieu du siège social ou de l'établissement principal qui était situé aux États-Unis.

Pour Vincent Grellière, le siège de l'exploitation est le lieu où s'effectuent les opérations de transport, c'est-à-dire où la compagnie aérienne a ses hangars, ses services techniques et commerciaux¹¹²³. Cette définition ne correspond plus à la réalité du transport aérien. Comme nous l'avons évoqué, les compagnies aériennes sont de moins en moins présentes dans les aéroports, où des entreprises de sous-traitance se chargent de la prise en charge des passagers et de leurs bagages.

1118 Vincent GRELLIÈRE, op., cit, p.419.

1119 Gérard CORNU, Vocabulaire juridique, op., cit, p.968.

1120 Nicolas DELEUZE, op.cit, p.290 n°361

1121 Faute inexcusable et compétence, CA de Versailles 11 décembre 2008 ; *SA Parfums Christian Dior et a. contre SDV Logistique BTL* 2009, p.3256.

1122 Ibid.

1123 Vincent GRELLIÈRE, op., cit, p.420.

Le partage de code permet à une compagnie partenaire de bénéficier d'une implantation commerciale dans un marché. Les alliances de code-sharing peuvent prévoir la mise en commun des services aéroportuaires, ou l'utilisation par les compagnies membres des infrastructures de la compagnie implantée¹¹²⁴. D'où la question : la mise en commun des infrastructures suffit-elle à consacrer un siège principal de l'exploitation ?

Ce phénomène est en croissante augmentation, les compagnies aériennes recherchent à concentrer les centres administratifs et de gestion ou leurs flottes dans des pays à moindre coût¹¹²⁵.

Ce critère est presque inopérant en raison de ces mutations structurelles. Les hubs ont permis de créer des plate-formes de correspondance dans des aéroports secondaires. Les compagnies aériennes réduisent leurs coûts mais également leurs implantations physiques dans les aéroports.

3. Le tribunal de l'établissement par le soin duquel le contrat du transporteur aérien a été conclu

Cette option de compétences se veut proche de l'intérêt de la victime qui souhaite revendiquer ses droits. Dans les deux premiers fors, le lieu du siège social statutaire ou réel peut se révéler être une véritable contrainte pour le passager. L'ouverture du transport aérien à la concurrence, la concentration des compagnies aériennes, le cabotage, le code-sharing sont autant de pratiques qui mettent en difficulté le passager lors d'un recours. Dans l'affaire *SA Parfums Christian Dior et a. contre SDV Logistique*, le siège social de la compagnie American Airlines se trouve aux Etats-Unis, et la revendication des droits devant un tribunal américain n'est pas à la portée de tous les passagers. Pour Vincent Grellière, les rédacteurs de la Convention de Varsovie ont voulu éviter aux personnes d'intenter un procès au transporteur devant un tribunal trop lointain¹¹²⁶. Cette disposition oblige à réunir deux conditions cumulatives; d'une part il faut que le transporteur aérien possède un établissement dans le ressort du tribunal saisi, et d'autre part que le contrat de transport ait été conclu par l'intermédiaire de cet établissement¹¹²⁷.

La notion d'établissement n'est pas définie par le droit conventionnel, mais par déduction, l'établissement doit être distinct du domicile du transporteur aérien, c'est-à-dire du siège

1124 Jacques NAVEAU, les alliances entre compagnies aériennes, aspects juridiques et conséquences sur l'organisation du secteur, Etudes et documents, Institut du transport aérien, Vol 49, octobre 1999, p.9.

1125 La compagnie Air Méditerranée a transféré une partie de sa flotte et de son activité à Hermes Airlines, Anna Rousseau, *pourquoi la compagnie Air Méditerranée se délocalise en Grèce*, 24 février 2012, Challenges.

1126 Ibid.

1127 Ibid.

social. L'établissement doit disposer d'une certaine autonomie, c'est-à-dire qu'il est en mesure de passer des actes juridiques avec les passagers. L'établissement est assimilé à un centre opérationnel par les tribunaux français¹¹²⁸. Vincent Grellière donne une approche pragmatique de l'établissement : il s'agit d'une entité décentralisée du transporteur aérien, qui est qualifiée *pour conduire des pourparlers avec la clientèle*¹¹²⁹. Le contrat doit être conclu par cette entité, le transporteur lui déléguant le pouvoir de conclure des contrats pour son compte. L'établissement correspond à la notion de succursale que nous avons développée précédemment. Une agence de la compagnie aérienne qui vend des billets d'avion est-elle assimilable à un établissement ?

Selon la doctrine, il faut que l'établissement dispose d'une organisation administrative et commerciale suffisante. Nicolas Deleuze relève que si les rédacteurs de la Convention de Varsovie avaient voulu considérer le guichet ou le comptoir d'une compagnie aérienne comme un établissement, ils l'auraient clairement indiqué dans les fors compétents¹¹³⁰.

La Cour de Cassation a exigé que l'établissement secondaire dans le ressort du tribunal saisi doit avoir conclu le contrat de manière effective¹¹³¹. Dans cette affaire, les juges de première instance avait reconnu la compétence du tribunal de Pontoise au motif que le registre du commerce et des sociétés avait enregistré pour le transporteur aérien SAS Cargo les informations suivantes : un siège social à Stockholm et cinq établissements secondaires enregistrés en France, dont deux à Roissy. Mais la Cour de Cassation a relevé que l'établissement du ressort du tribunal saisi n'avait pas conclu le contrat. Philippe Delebecque voit dans cette décision une rigueur excessive dans l'interprétation du lien contractuel. En effet, le transporteur aérien avait effectivement son siège social à Stockholm, mais *« il n'en demeura pas moins qu'il avait aussi des établissements en France dotés, semble-t-il, de la capacité de contracter et, notamment, d'émettre des LTA en leur nom propre et pas uniquement en qualité d'agent et donc de mandataire de la compagnie »*¹¹³². Le contrat de transport est de nature consensuelle tant en matière de marchandise que de personnes. L'indication d'un siège social dans la LTA ou dans le billet de transport ne suffit pas à rattacher la conclusion du contrat de transport avec le siège social. Cette rigueur correspond à une jurisprudence constante. Dans l'affaire *Parfums Dior c/ SDV Logistique Internationale*, le tribunal de l'établissement secondaire a été déclaré incompétent au motif que la facture de prise en charge était insuffisante pour constituer la preuve de la conclusion d'un contrat par

1128 Lamy Transport - Tome 2 – 2013, n°1204

1129 Vincent GRELLIÈRE, op., cit, p.423.

1130 Nicolas DELEUZE, op., cit, p.293 n°366.

1131 Cass. com., 8 nov. 2011, n° 10-28.069, *Sté Cargo c/ SA Groupama Transport* : [JurisData n° 2011-024438](#)

1132 Philippe DELEBECQUE, *La Cour de cassation exerce un contrôle strict sur la détermination des fors compétents*, Revue de droit des transports n° 1, Janvier 2012, comm. 6

ledit établissement¹¹³³.

Il devient dès lors difficile de prouver que le contrat a été conclu avec l'établissement secondaire dans la mesure où le contrat de transport ne fait l'objet d'aucun formalisme particulier.

4. Le tribunal du lieu de destination

Le point d'arrivée étant indiqué dans le billet de transport, ce for ne présente pas de difficulté particulière, sauf dans le cas d'un billet aller-retour. Dans cette situation, Vincent Grellière, parle d'un voyage circulaire, le voyage est pris dans sa globalité¹¹³⁴. Un déplacement aller-retour est une unité de déplacement comme nous l'avons précédemment évoqué¹¹³⁵.

Le tribunal de destination devient alors le tribunal du lieu de départ, qui coïncide généralement avec le lieu de la résidence habituelle du passager.

Beaucoup de passagers ne prenant pas une date fixe de retour, les compagnies aériennes ont mis à leur disposition des billets dit « open ». Dans l'affaire *Duque c/ Société Avianca*¹¹³⁶, la passagère avait pris un billet Pereira-Bogota-Paris-Bogota-Pereira ; elle est victime d'un malaise à son arrivée à Paris où elle décède deux jours plus tard. Le billet était « open » pour une durée de six mois, c'est-à-dire que son retour vers la Colombie n'était pas déterminé. Les juges de la Cour d'Appel ont considéré que lieu de sa destination final était Paris, car la passagère avait dans l'intention de séjourner dans la capitale française pour une durée indéterminée qui pouvait aller jusqu'à six mois¹¹³⁷. Cette situation caractérise bien la finalité d'un billet open.

Ces options de compétences s'appliquent également pour un transporteur de fait ou en cas de transporteurs successifs. Vincent Grellière fait remarquer à juste titre que ces fors destinés à faciliter le sort des victimes ne font en réalité que complexifier la mise en œuvre de la responsabilité du transporteur aérien. Ainsi, la multiplication des fors combinée à l'action contre un transporteur de fait ou des transporteurs successifs peuvent conduire à la

1133 CA Versailles, 12^e ch. 2, 11 déc. 2008, n° 06/09107, *Parfums Dior c/ SDV Logistique Internationale*, BTL 2009, p. 59. Cette conception stricte de l'établissement secondaire a été confirmée par la jurisprudence ; l'établissement doit avoir « effectivement signé » la lettre de transport ou par l'intermédiaire d'un mandataire. CA Paris., Pôle 1, ch. 3, 17 décembre 2013, n° RG13/05898 *Société China Eastern Airlines c/ SA Generali IARD et a.*, BTL 2014, p.34

1134 Vincent GRELLIÈRE, op., cit, p.428., voir également TGI Paris, 28 avr. 1978 : RFDAS 1979, p. 80

1135 CJUE affaire C-173/07 *Emirats Airlines*, op., cit.

1136 CA. Paris, 1^{re} ch.sect. D, 9 octobre 1996 ; *Duque c/Avianca*, confirmé par Cass. 1^{re} civ., 15 juill. 1999 RFDAS n°210 1999 p.225

1137« *Ils ont jugé...* », Jurisprudence, BTL 1997, n°2710

compétence d'une dizaine de tribunaux¹¹³⁸.

L'introduction d'une cinquième option de compétences par la Convention de Montréal rallonge la liste des tribunaux potentiellement compétents.

B. L'avènement de la cinquième juridiction : un for d'esprit consumériste

1. L'analyse textuelle de l'article 33§2 de la Convention de Montréal

Cet article 33§2 dispose « *qu'en ce qui concerne le dommage résultant de la mort ou d'une lésion corporelle subie par un passager, l'action en responsabilité peut être intentée devant l'un des tribunaux mentionnés au paragraphe 1 du présent article ou, eu égard aux spécificités du transport aérien, sur le territoire d'un État partie où le passager a sa résidence principale et permanente au moment de l'accident et vers lequel ou à partir duquel le transporteur exploite des services de transport aérien, soit avec ses propres aéronefs, soit avec les aéronefs d'un autre transporteur en vertu d'un accord commercial, et dans lequel ce transporteur mène ses activités de transport aérien à partir de locaux que lui-même ou un autre transporteur avec lequel il a conclu un accord commercial loue ou possède* ».

L'insertion de cette compétence était non négociable pour les représentants des États-Unis¹¹³⁹. Afin de comprendre l'intérêt d'une telle imposition, il est nécessaire de procéder à une glose de l'article qui paraît au premier abord lourd dans sa formulation.

Cette option de compétences ne peut être soulevée que par des passagers, c'est-à-dire des personnes physiques et uniquement en cas de lésion corporelle ou de décès, ce qui restreint l'utilisation de cet article en matière de dommages aux bagages ou consécutifs à un retard.

Après avoir éliminé un certain nombre de situations, cette cinquième juridiction exige la réunion de quatre conditions cumulatives :

1. L'action en responsabilité doit être intentée sur le territoire d'un État partie ;
2. Le passager doit avoir sa résidence principale et habituelle au moment de son accident dans l'État du tribunal saisi ;
3. Dans ce même État, le transporteur doit exploiter des services aériens à partir ou à

¹¹³⁸ Vincent GRELLIÈRE, op., cit, p.429.

¹¹³⁹ Stephen J. FEARON, *La nouvelle Convention de Montréal de 1999, une vision américaine*, RFDAS 1999 n°212, p.402.

destination de cet État soit avec ses propres aéronefs soit avec les aéronefs d'un autre transporteur en vertu d'un accord commercial ;

4. Dans ce même État, le transporteur doit avoir des activités de transport aérien à partir de locaux qu'il dispose lui-même ou avec un autre transporteur avec lequel il a conclu un accord commercial loue ou possède.

La première condition est commune aux articles 28 de la Convention de Varsovie et à l'article 33§ 1 de la Convention de Montréal. Il est impossible d'attirer un transporteur aérien en vertu du droit conventionnel dans un État non partie.

La seconde condition exige que le passager ait sa résidence « *habituelle et permanente* ». La Convention de Montréal a fait un effort d'interprétation de cette notion dans le paragraphe 3 du même article ; elle « *désigne le lieu unique de séjour fixe et permanent du passager au moment de l'accident. La nationalité du passager ne sera pas le facteur déterminant à cet égard* ».

Cette précision permet d'éliminer les fantasmes de certains auteurs qui voyaient dans l'avènement de la cinquième juridiction une option de compétences fondée sur la nationalité, qui permettrait à un américain non résident de saisir les juridictions américaines pour un litige avec un transporteur aérien étranger, pour un vol entre deux points hors des Etats-Unis¹¹⁴⁰.

Pour Nicolas Deleuze, cette précision n'est pas suffisante pour éviter des interprétations divergentes¹¹⁴¹.

La Cour d'appel de Toulouse du 12 mars 2013 apporte une précision de taille sur la compréhension de cet article 33§2 de la Convention de Montréal : en effet, « *contrairement à l'article qui le précède, l'article 33.2 de la convention ne mentionne plus le tribunal mais uniquement le territoire d'un Etat partie. Dès lors il ne saurait être fait reproche aux ayants droit des Consorts C... qui avaient leur domicile dans le ressort du tribunal de grande instance de Bordeaux d'avoir à tort saisi le juge des référés du tribunal de grande instance de Toulouse* »¹¹⁴²

La troisième et la quatrième condition exigent un lien suffisant entre l'État où le passager a sa résidence permanente et le transporteur¹¹⁴³. Lorsque le transporteur exploite avec ses propres aéronefs des services aériens et qu'il dispose de ces propres locaux dans l'État du passager, la situation ne présente pas de difficultés. Mais quand, il utilise les aéronefs d'un autre transporteur aérien par le biais d'un wetlease, un contrat d'affrètement, ou un simple partage de codes, la situation se complique, notamment en raison de l'opacité de ces pratiques. A quoi

1140 Ibid.

1141 Nicolas DELEUZE, op., cit, p.304 n°386.

1142 CA Toulouse. 12 mars 2013 No RG : 11/03896

1143 Nicolas DELEUZE, op., cit, p.304 n°386.

peut s'ajouter la location de locaux commerciaux d'un autre transporteur aérien ou la mise à disposition par une autre compagnie aérienne en vertu d'un accord commercial.

Le passager ou ses ayants-droit devront faire preuve d'un certain sens de l'investigation, car une multitude de petites compagnies aériennes survivent grâce à la mise en commun des locaux, et parfois des aéronefs. Cette disposition se complexifie au fur et à mesure de la dégradation de la santé financière des compagnies aériennes, qui les obligent à recourir à ces accords commerciaux pour réduire leurs coûts d'exploitation. De plus, les compagnies aériennes sont virtualisées, axant leur présence sur internet au détriment des comptoirs physiques ou intervenant sur certaines lignes de manière irrégulière. Ces situations ne présagent pas forcément d'un établissement dans un État.

Nicolas Deleuze valide le raisonnement tenu par le comité juridique de l'OACI en avril 1997 qui estimait que le transporteur aérien qui offre des services à destination ou en provenance d'un pays étranger, ou lorsqu'il établit une présence commerciale en vendant des billets, doit pouvoir être traduit devant les tribunaux de ce pays¹¹⁴⁴. Cette vision est relativement obsolète car les compagnies aériennes se désengagent physiquement des aéroports pour n'assurer qu'une présence minimale.

Cette option de compétences a été imposée par les États-Unis pour permettre à ses ressortissants de pouvoir saisir les tribunaux américains dans un maximum de situations. Il convient de s'intéresser à la véritable portée de ce for. Nous avons vu que la Convention de Montréal s'inscrit dans une démarche de protection des intérêts des consommateurs ; cette option de compétences bien que difficile à mettre à œuvre n'est-elle pas l'aboutissement de cette volonté des rédacteurs ?

2. Le privilège de la partie faible uniquement en cas de dommages corporels

Christophe Aubertin met en avant l'esprit consumériste de la Convention de Montréal. Le contrat de transport est bien un contrat d'adhésion entre un voyageur et un professionnel, le transporteur aérien¹¹⁴⁵.

L'assimilation du passager aérien à un consommateur est devenu une réalité incontestable. Le consommateur communautaire dispose d'un privilège de juridiction lié à sa qualité de partie faible depuis le règlement Bruxelles I du 22 décembre 2000¹¹⁴⁶.

1144 30^e session du comité juridique de l'OACI à Montréal, du 28 avril au 9 mai 1997 citée par Nicolas Deleuze, *Ibid.*

1145 Christophe AUBERTIN, *Le particularisme de l'action en responsabilité contre le transporteur aérien*, Colloque Paris V La sécurité et la sûreté des transports aériens 2005, éd. L'Harmattan, p.158.

1146 Règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la

L'article 16 §1 du règlement cité dispose que « *l'action intentée par un consommateur contre l'autre partie au contrat peut être portée soit devant les tribunaux de l'État membre sur le territoire duquel est domiciliée cette partie, soit devant le tribunal du lieu où le consommateur est domicilié* ».

Le législateur européen est allé encore plus loin en considérant que « *l'action intentée contre le consommateur par l'autre partie au contrat ne peut être portée que devant les tribunaux de l'État membre sur le territoire duquel est domicilié le consommateur* »¹¹⁴⁷.

Contrairement à l'option de compétence conventionnelle, le droit communautaire facilite l'action du consommateur dans la revendication de ses droits. La seule domiciliation du consommateur dans un État membre lui permet de saisir le tribunal de son domicile. Alors que dans l'article 33§2 de la Convention de Montréal la résidence habituelle du passager doit coïncider avec deux autres conditions : une exploitation effective de service aérien et des locaux propres ou en commun avec un autre transporteur en vertu d'un accord commercial.

Le règlement Bruxelles I n'exige pas de conditions supplémentaires à la domiciliation du consommateur. Alors pourquoi le droit conventionnel a-t-il assorti de conditions strictes ce privilège du passager ?

La première explication doit être recherchée dans la conception du *passager-consommateur* qui est timidement affirmé. Si le mot « passager » avait été remplacé par « consommateur », la compétence aurait été toute autre. Seconde analyse, le droit de la consommation n'est pas universel, un certain nombre de pays en voie de développement sont dans une phase d'institutionnalisation des infrastructures de transport aérien. Cette assimilation à un consommateur par un recours facilité des passagers aurait été un frein à la pérennisation des compagnies aériennes naissantes.

Le droit conventionnel n'a pas permis une pleine consécration de la partie faible dans la mesure où cette option de compétence ne peut être invoquée qu'en cas de mort ou de lésion corporelle du passager aérien. Cette spécificité rend l'analyse consumériste de la disposition moins pertinente, car cette facilité s'apparente plus à une meilleure compréhension du droit des victimes.

La rareté des accidents aériens contribue à l'acceptation de cette option de compétence qui est très peu utilisée. Pour Nicolas Deleuze, ce for personnel montre l'audace des rédacteurs et montre le maintien d'une tendance au compromis¹¹⁴⁸. Par ailleurs, il estime que cette option de compétence est conforme au droit commun des États-membres et à la Convention de

reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, Journal officiel n° L 012 du 16/01/2001 p.1-23

1147 Ibid, article 16§2.

1148 Nicolas DELEUZE, op., cit, p.306.

Bruxelles sur la compétence et l'exécution des jugements en matière civile et commerciale de 1967¹¹⁴⁹. Mais cette attribution de compétence au domicile du passager doit être totale, à l'image du règlement Bruxelles I, et non assortie de conditions supplémentaires. La Convention de Montréal n'assure pas une mise en œuvre de la responsabilité efficace si on se place d'un point de vue consommériste.

Les intérêts des compagnies aériennes sont pris en compte dans ce for, car le passager ne pourra saisir les tribunaux de son domicile que si ces derniers ont une véritable existence économique dans son territoire. L'article 33§2 paraît de plus en plus hors de la réalité au vu des profondes mutations que subit le transport aérien.

Lors de la Conférence de Montréal, les auteurs s'étaient empressés de parler de « *la magique cinquième juridiction* »¹¹⁵⁰ ou de l'option de compétence américaine. Ils fantasmaient sur une utilisation par des passagers américains non résidents aux États-Unis pour des vols étrangers. Michel G. Folliot considère dès le début que « *la crainte inspirée par les retombées effectives de cette juridiction supplémentaire sont à relativiser dans la mesure où de nombreux américains achètent leurs billets aux États-Unis et peuvent donc saisir les juridictions américaines au titre d'une des quatre autres compétences* »¹¹⁵¹.

Nous rejoignons l'avis de Lauric Baby qui constate que « *la cinquième juridiction ne jouera en fin de compte que dans très peu de cas (..) Selon la DGAC, ce cas se présente de façon trop épisodique pour qu'on y sacrifie l'intérêt des compagnies* »¹¹⁵². Au delà d'une volonté de préserver les intérêts en présence, cette option est juste inefficace.

Ces options de compétence au regard de l'évolution du secteur aérien sont difficiles à mettre en œuvre. Le for personnel n'est pas pleinement efficace, dix ans après l'avènement de la Convention de Montréal, il ne présente aucun avantage pour les passagers aériens.

2§ Le caractère impératif des règles de compétences

Les règles de compétences édictées par le droit conventionnel sont de nature impérative pour la jurisprudence française (A). L'action du passager aérien au regard du règlement n°261/2004

1149 Ibid.

1150 Stephen J. FEARON, op., cit, p.402, il expliquait que cette option de compétence serait utilisée par les juges pour soumettre n'importe quel transporteur au monde à la juridiction américaine en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager américain.

1151 Michel G. FOLLIOU, *La modernisation du système varsovien de responsabilité du transporteur*, RFDAS 1999, p.428.

1152 Lauric BABY, *Le projet de modernisation de la Convention de Varsovie, l'évolution souhaitée des limites de réparation du transporteur aérien résistera-t-elle à la cinquième juridiction ?* RFDAS 1999, p.20.

montre les limites de cette affirmation (B).

A. Un principe consacré par la jurisprudence : les arrêts de la Cour de Cassation du 11 juillet 2006

1. L'action dirigée contre le transporteur aéronautique et le transporteur aérien

a) Les situations en présence

Nous avons vu lors des développements précédents que les ayants-droit des victimes de catastrophe aérienne choisissent d'assigner le transporteur aérien et le constructeur aéronautique de manière systématique¹¹⁵³. Dans ces deux arrêts, les ayants-droit ont assigné le constructeur en premier.

Dans le premier arrêt, les familles des victimes du crash de la compagnie bahreïnienne Gulf Air, dont l'avion s'était abîmé en mer le 23 août 1990 avec à son bord 135 passagers, avait assigné le constructeur aéronautique de l'aéronef A320 le GIE Airbus.

Dans le second cas, il s'agissait d'un avion de la compagnie Kenya Airways qui s'était abîmé dans les eaux territoriales ivoiriennes entraînant le décès de 179 passagers ; le constructeur aéronautique assigné était également le GIE Airbus.

b) La procédure

Les ayants-droit du crash du Gulf Air ont assigné en réparation le GIE Airbus devant le tribunal de Grande Instance de Toulouse. Une ordonnance du juge de la mise en état du 23 juillet 2002 avait déclaré que le TGI de Toulouse était territorialement compétent pour l'action contre le constructeur aéronautique, mais également pour les demandes présentées par les ayants-droit contre la compagnie aérienne. Pour les ayants-droit des victimes du crash de la compagnie Kenya Airways, une ordonnance du 15 octobre avait également déclaré le TGI de Toulouse compétent, mais elle a aussi accueilli favorablement les demandes de versements de provision par le transporteur aérien.

1153 Vanessa CHISS, Christelle LE GALL-CRISSIN, op., cit.

c) Le problème de droit

Les compagnies aériennes contestaient la compétence du TGI de Toulouse sur le fondement de l'article 28 de la Convention de Varsovie. En effet, au regard des options de compétences édictées, le TGI de Toulouse n'était pas compétent.

Les parties se fondent sur l'article 42 du code de procédure civile qui prévoit que « *la juridiction territorialement compétente est, sauf disposition contraire, celle du lieu où demeure le défendeur.*

S'il y a plusieurs défendeurs, le demandeur saisit, à son choix, la juridiction du lieu où demeure l'un d'eux.

Si le défendeur n'a ni domicile ni résidence connus, le demandeur peut saisir la juridiction du lieu où il demeure ou celle de son choix s'il demeure à l'étranger. »

En effet, dans le cas de pluralité des défendeurs, les ayants-droit peuvent saisir au choix le lieu où est domicilié l'un des défendeurs.

Les prétentions des parties étaient fondées sur le droit conventionnel pour l'une, et sur le droit interne pour l'autre. Gilbert Guillaume met en lumière deux thèses parfaitement légitimes¹¹⁵⁴.

La première est soutenue par les compagnies aériennes qui estiment que le TGI de Toulouse aurait dû se déclarer incompétent pour les demandes en provision dirigées contre les transporteurs, car aucune des options de compétence de l'article 28 de la Convention de Varsovie ne désigne le TGI de Toulouse.

Le GIE Airbus et les ayants-droit soutiennent que l'article 28 ne couvre que le cas d'une action dirigée contre le transporteur aérien et pas quand il y a une pluralité de défendeurs. La Convention n'opérant qu'une unification que de certaines règles, lorsque rien n'est prévu, le droit interne est compétent.

2. La solution retenue par la Cour de Cassation

a) L'interprétation de l'article 28 de la Convention de Varsovie

La lecture de l'article 28 de la Convention ne présente pas de difficulté, il n'y a aucune spécificité à prévoir en cas de pluralité de défendeurs. Il s'agit plutôt de comprendre que dès lors qu'une action en responsabilité est engagée contre le transporteur aérien, elle doit être

¹¹⁵⁴ Gilbert GUILLAUME, *Du caractère impératif des dispositions de l'article 28 de la Convention de Varsovie*, RFDAS 2006, p.230.

portée au choix du demandeur devant quatre juridictions : le tribunal du domicile du transporteur, le tribunal du siège principal de son exploitation, le tribunal de l'établissement par le soin duquel le contrat a été conclu du transporteur aérien, ou le tribunal du lieu de destination.

Gilbert Guillaume explique à juste titre que « *l'article 28 de la convention de Varsovie permet de déterminer en premier lieu dans quels pays les actions en responsabilité peuvent être portées et fixe en second lieu les juridictions territorialement compétentes dans ces pays* »¹¹⁵⁵.

L'article 28 de Convention de Varsovie se suffit à lui-même, il ne nécessite pas d'interprétation particulière. Par ailleurs, rappelons que l'article 24§ 1 de la Convention de Varsovie dispose que « *dans les cas prévus aux articles 18 et 19 toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention* ».

Les articles 18 et 19 énoncent les actions en responsabilité contre le transporteur aérien en cas de dommages aux bagages, aux marchandises ou retard.

b) La pratique des tribunaux face à l'article 28 de la Convention de Varsovie

Comme dans l'affaire de la prise d'otage à Koweït City, il est important de comprendre les décisions étrangères ou françaises sur l'article 28 de la Convention de Varsovie.

L'affaire *Paper Aircraft Co v/ Reyno*¹¹⁵⁶ jugée par la Court suprême en 1981 correspond à quelques points près aux cas rapportés devant la Cour de cassation en 2006.

En l'espèce, la société Paper Aircraft situé en Pennsylvanie avait fabriqué un aéronef qui s'est écrasé en Écosse. Les familles des victimes vont saisir les tribunaux américains contre le constructeur aéronautique et le fabricant des hélices. La Cour Suprême a rejeté sa compétence au regard du forum non conveniens, mais au-delà, elle a estimé que d'autres actions étaient en cours devant les juridictions écossaises contre la compagnie aérienne, le propriétaire de l'aéronef et la succession du pilote. Les juges ont estimé qu'il y a plus d'éléments de preuve en Écosse qu'aux États-Unis.

Cette décision traduit une volonté des tribunaux américains d'écarter des actions qui pourraient porter atteinte à la pérennité de son industrie aéronautique.

1155 Ibid, p.234.

1156 *Paper Aircraft Co v/ Reyno* 454 U.S. 235 (1981), disponible sur <http://caselaw.lp.findlaw.com>

c) La solution retenue par la Cour de cassation

Les arrêts du 11 juillet 2006 *Gulf Air Compagny c/ Gie Airbus, M. El D et autres et Kenya Airways c/ GIE Airbus, époux. B. et autres* ont cassé les décisions des cours d'appel au motif que « l'article 28 de la Convention de Varsovie énonce une règle de compétence directe ayant un caractère impératif »¹¹⁵⁷. Ces arrêts ont scellé de manière définitive le sort de l'article 28 de la Convention de Varsovie ; cette jurisprudence est parfaitement transposable à l'article 33 de la Convention de Montréal. La Cour de Cassation confirma à plusieurs reprises sa position, dans les arrêts de la Cour d'appel d'Orléans du 14 décembre 2007 *Sté Kenya Airways c/ Bonneau et a. et Sté Gulf Air Company c/ Sté Airbus SAS et a*¹¹⁵⁸. Puis dans une affaire *F-D, El Doussi et a. c/ Sté Airbus* du 12 novembre 2009¹¹⁵⁹, en l'espèce les parties voulaient faire reconnaître la connexité entre l'action contre le constructeur aéronautique et le transporteur aérien pour les attirer devant la même juridiction, bien que celle-ci ne corresponde pas aux options de compétence édictées par l'article 28 de la Convention de Varsovie. Cette décision est respectueuse des textes, le transporteur aérien ne peut être poursuivi que devant les tribunaux déterminés par l'article 28 de la Convention de Varsovie¹¹⁶⁰.

B. L'exception au caractère impératif des règles de compétence : l'action en indemnisation des passagers sur le fondement du règlement n°261/2004

1. L'arrêt de la CJUE Peter Rehder contre. Air Baltic Corporation du 9 juillet 2009¹¹⁶¹

a) Les faits

Peter Rehder réserve un vol Munich-Vilnius auprès de la compagnie Air Baltic, mais le vol est annulé. Les passagers sont informés de cette annulation trente minutes avant l'heure de départ prévue. La compagnie lui trouve un vol non direct pour Vilnius via Copenhague, le passager

1157 Cass. 1^{re} civ., 11 juill. 2006, n° [04-18.644](#), RFDAS 2006, p.319-322

1158CA Orléans, ch. solennelle, 14 déc. 2007, n° 06/03130, *Sté Kenya Airways c/ Bonneau et a., Sté Gulf Air Company c/ Sté Airbus SAS et a.*, [JurisData n° 2007-357359](#), [JurisData n° 2007-357357](#). Voir également note de Philippe DELEBECQUE, *Accident aérien : constructeur codéfendeur* Revue de droit des transports n° 5, Mai 2008, comm. 109

1159 Cass. 1^{re} civ., 12 nov. 2009, n° 08-15.269, F-D, *El Doussi et a. c/ Sté Airbus*

1160 Philippe DELEBECQUE, *La compétence des tribunaux en matière aérienne est exclusive*, *Revue de droit des transports* n° 1, Janvier 2010, comm. 19

1161 CJUE Affaire C-204/08 - *Peter Rehder contre. Air Baltic Corporation* du 9 juillet 2009, recueil de jurisprudence 2009 I-06073

arrive sur son lieu de destination avec six heures de retard. Il demande le paiement de l'indemnité due au titre des dispositions du règlement n°261/2004.

Il intente une action en Allemagne devant le tribunal du ressort duquel est situé l'aéroport de Munich. La compagnie Air Baltic a son siège social à Riga en Lettonie. Le tribunal de première instance retient sa compétence au regard de l'article 5-1 b du règlement Bruxelles I. La Cour d'appel rejette la compétence du tribunal du ressort de l'aéroport au profit de la compétence des tribunaux du siège social à Riga. La haute juridiction allemande sursoit à statuer et préfère poser deux questions préjudicielles à la CJCE.

b) Les questions préjudicielles et la solution retenue par la CJUE

Le Bundesgerichtshof pose deux questions :

« 1) L'article 5, point 1, sous b), second tiret, du règlement [n° 44/2001] doit-il être interprété en ce sens qu'il y a lieu, également dans le cas de voyages aériens d'un État membre de la Communauté dans un autre État membre de la Communauté, de considérer qu'il existe un lieu d'exécution unique pour l'ensemble des prestations résultant du contrat et que celui-ci se situe au lieu de la prestation principale qu'il convient de déterminer selon des critères économiques?

2) S'il y a lieu de déterminer un lieu d'exécution unique: quels sont les critères pertinents pour une telle détermination; le lieu d'exécution unique doit-il notamment s'apprécier en fonction du lieu du départ ou du lieu de l'arrivée de l'avion ? »

Philippe Delebecque procède à la reformulation suivante : « *Existe-t-il en matière de transport aérien un lieu d'exécution unique pour l'ensemble des prestations résultant d'un contrat ? Si oui, comment déterminer ce lieu et peut-on dire qu'il se situe au lieu de prestation principale ? Faut-il considérer le lieu de départ ou le lieu d'arrivée ?* »¹¹⁶².

La CJUE considère que « *l'article 5, point 1, sous b), second tiret, du règlement Bruxelles I doit être interprété en ce sens que, en cas de transport aérien de personnes d'un État membre à destination d'un autre État membre, effectué sur le fondement d'un contrat conclu avec une seule compagnie aérienne qui est le transporteur effectif, le tribunal compétent pour connaître d'une demande d'indemnisation fondée sur ce contrat de transport et sur le règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 11 février 2004, est celui, au choix du demandeur, dans le ressort duquel se trouve le lieu de départ ou le lieu*

¹¹⁶² Philippe DELEBECQUE, Arrêt Redher : la détermination du juge compétent en cas d'indemnisation des passagers de transports aériens dans l'Union européenne, Revue européenne de droit de la consommation 2010 n°2, p.345

*d'arrivée de l'avion, tels que ces lieux sont convenus dans ledit contrat.*¹¹⁶³»

La solution importe peu dans le cadre de notre étude, ce qu'il convient d'analyser c'est comment, la Convention de Montréal a été écartée au profit du règlement Bruxelles I en application du règlement n°261/2004.

2. La perte du caractère exclusif de la Convention de Montréal dans la détermination du juge compétent

a) La distinction entre l'indemnisation forfaitaire et l'indemnisation complémentaire

Rappelons que l'article 19 de la Convention de Montréal consacre la responsabilité du transporteur aérien en cas de retard. Dans l'arrêt *IATA-ELFAA c/ Department for transport* du 10 janvier 2006, la CJCE a considéré que le règlement n°261/2004 ne portait pas atteinte à la Convention de Montréal, mais au contraire qu'il intervenait de manière complémentaire au droit conventionnel¹¹⁶⁴.

Le droit conventionnel avait vocation à s'appliquer dans cette espèce. Le passager Redher avait la possibilité d'agir sur le fondement de l'article 19 de la Convention, ce qui aurait conduit à la compétence du siège social à Riga selon le premier chef de compétence de l'article 33§1 de la Convention de Montréal. Mais nous avons vu qu'en matière de retard, le droit conventionnel n'intervient qu'en cas de dommages, tandis que le droit communautaire a instauré une réparation standardisée et immédiate en cas d'annulation de vol¹¹⁶⁵. Dans notre cas, le passager Redher réclamait l'indemnisation due au titre de l'annulation de vol prévue à l'article 7 du règlement n°261/2004. La distance entre Munich et Riga est d'un peu moins de 1500 kilomètres, dès lors le passager peut prétendre à une indemnisation immédiate de 250 euros.

Les mesures standardisées d'assistance et d'indemnisation ne sont pas prévues par le droit conventionnel, la détermination du juge compétent pour l'obtention d'une indemnisation standardisée ne peut se faire qu'au regard du droit communautaire.

Si le passager avait formulé une demande d'indemnisation au titre des dommages issus du retard, alors il aurait utilisé les options de compétences contenues à l'article 33§1 de la Convention de Montréal. C'est à juste titre que les juges ont retenu l'application du règlement

¹¹⁶³ CJUE Affaire C-204/08 - *Peter Rehder contre. Air Baltic Corporation* du 9 juillet 2009, recueil de jurisprudence 2009 I-06073, point 45.

¹¹⁶⁴ Chapitre 2, section 1, 3§ la contrariété des sources

¹¹⁶⁵ Partie sur le retard/ annulation de vol indemnisation complémentaire, cf également commentaire de Mathieu COMBET, *Indemnisation des passagers de transports aériens au sein de l'Union européenne : quelle loi ? quel juge ?* (à propos de l'arrêt Rehder du 9 juillet 2009) Revue Lamy Droit des Affaires – 2009, Repères p.42

Bruxelles I pour déterminer le juge compétent.

b) La compétence du règlement Bruxelles I uniquement dans la mise en œuvre des droits issus des mesures standardisées du règlement n°261/2004

L'éviction de la Convention de Montréal ne vaut que pour un cas unique d'indemnisation au titre des mesures standardisées, qui ne relèvent pas du domaine de l'article 19. Il convient de s'interroger sur la pertinence de l'article 5 1b) second tiret avec le cas spécifique du transport aérien de personnes.

L'article 5, point 1, sous b) permet de saisir le juge « *du lieu où l'obligation qui sert de base à la demande a été ou doit être exécutée* ».

Dans l'affaire Color Drack GmbH du 3 mai 2007, la CJCE a considéré que le lieu qui doit assurer le lien de rattachement le plus étroit se caractérise par le lieu de la livraison principale qui est déterminé en fonction de critères économiques. A défaut, si on ne peut déterminer le lieu de livraison principale, le demandeur peut saisir le tribunal du lieu de livraison de son choix¹¹⁶⁶.

En effet, le transport aérien s'exécute en deux ou plusieurs points ; en application de la jurisprudence Color Drack, le passager peut saisir au choix le tribunal du lieu de départ et du lieu d'arrivée.

Le transport aérien de personnes correspond à une prestation de service ; la CJUE explique « *qu'en cas de pluralité de lieux de fourniture de services dans des États membres différents, il convient également de rechercher le lieu qui assure le rattachement le plus étroit entre le contrat en cause et la juridiction compétente, notamment celui où, en vertu de ce contrat, doit être effectuée la fourniture principale des services* »¹¹⁶⁷.

La CJUE écarte immédiatement le lieu du siège ou du principal établissement de la compagnie aérienne concernée qui ne présente pas selon elle « *le lien étroit nécessaire avec le contrat* »¹¹⁶⁸.

Toute la compétence repose sur la détermination des éléments qui caractérisent la fourniture de services de transport aérien de personnes.

Pour la Haute juridiction communautaire, « *les services dont la fourniture correspond à l'exécution des obligations découlant d'un contrat de transport aérien de personnes sont, en effet, l'enregistrement ainsi que l'embarquement des passagers et l'accueil de ces derniers à bord de l'avion au lieu de décollage convenu dans le contrat de transport en cause, le départ*

1166 CJUE Affaire C-204/08 - *Peter Rehder contre. Air Baltic Corporation* du 9 juillet 2009, recueil de jurisprudence 2009 I-06073, point 31-34.

1167 Ibid point 38

1168 Ibid point 39.

*de l'appareil à l'heure prévue, le transport des passagers et de leurs bagages du lieu de départ au lieu d'arrivée, la prise en charge des passagers pendant le vol et, enfin, le débarquement de ceux-ci, dans des conditions de sécurité, au lieu d'atterrissage et à l'heure convenus dans ce contrat. Sous cet angle, les lieux d'escale éventuels de l'appareil ne présentent pas non plus un lien suffisant avec l'essentiel des services résultant dudit contrat*¹¹⁶⁹.

Les seuls liens physiques qui permettent le rattachement de ces services sont les points de départ et d'arrivée, car l'essentiel de la fourniture de services s'effectue en plein ciel.

Pour Philippe Delebecque, cette décision est conforme au critère de proximité voulu par le règlement Bruxelles I¹¹⁷⁰. Mais au delà, cet arrêt s'inscrit dans la logique consumériste lancée par la juridiction communautaire. La compétence du lieu de départ coïncide généralement avec le lieu du domicile du passager. Une question reste en suspens : l'article 16-1 du règlement aurait-il eu vocation à s'appliquer à cette espèce ?

Rappelons que l'article 16-1 dispose que « *l'action intentée par un consommateur contre l'autre partie au contrat peut être portée soit devant les tribunaux de l'État membre sur le territoire duquel est domiciliée cette partie, soit devant le tribunal du lieu où le consommateur est domicilié* ».

En l'espèce, il s'agissait d'une inexécution contractuelle combinée au non respect d'une mesure d'indemnisation d'ordre public. Mais en appliquant la compétence du domicile du consommateur, on arrive à la même solution qu'en saisissant le tribunal du lieu de départ.

3. La perturbation des options de compétence conventionnelles par le droit interne de la consommation

Dans une décision de la Cour d'appel de Rennes du 14 juin 2013, un passager a assigné son agence de voyage suite à un retard important qui a impacté la poursuite de son voyage¹¹⁷¹.

L'agence de voyage appelle en garantie le tour opérateur, qui appelle le transporteur aérien.

L'agence de voyage ainsi que le tour-opérateur ont leurs sièges sociaux à La Baule, le transporteur de fait est situé en région parisienne. Le passager choisit de saisir le tribunal de son lieu de résidence au moment de la conclusion de son contrat en vertu de l'article 145-5 du code de la Consommation.

¹¹⁶⁹ Ibid point 40.

¹¹⁷⁰ Philippe DELEBECQUE, *Arrêt Redher : la détermination du juge compétent en cas d'indemnisation des passagers de transports aériens dans l'Union européenne*, op., cit, p.345

¹¹⁷¹ CA de Rennes, 14 juin 2013, Société XL airways c. Agence de voyage de Bouard et Société Vacances Héliades, RFDAS n°3, 2013, p.186-190

La Cour d'appel considère que les affaires doivent être disjointes. Mais au-delà, « *qu'il serait contraire à une bonne administration de la justice de contraindre le consommateur domicilié à La Baule, qui n'agit que contre l'agence de voyage ainsi que celle-ci qui n'agit que contre le Tour opérateur, à poursuivre leurs actions devant une juridiction éloignée de leur domicile et à exposer de ce fait à des frais supplémentaires* ». La Cour retient l'exception d'incompétence soulevé par le transporteur de fait, à ce titre elle dissocie la procédure, l'action du tour opérateur contre le transporteur de fait lié par un contrat d'affrètement de voyage devra être renvoyé devant le tribunal de proximité d'Aulnay-sous-Bois en raison du lieu du siège social. Pour Fabrice Pradon, la disjonction des actions permet de garantir le caractère impératif des options de compétence. Sinon, il aurait été préférable de renvoyer les parties devant les juridictions applicables au regard de la Convention de Montréal¹¹⁷².

La Cour d'appel a choisi une situation intermédiaire, tout en privilégiant le passager qu'elle assimile à un consommateur. L'article 141-5 du code de la consommation a prévalu sur les options de compétence du droit conventionnel.

Le droit communautaire a permis de concurrencer les règles de compétences édictées par le droit conventionnel. Cette rupture dans l'unité des options de compétence affecte le principe d'uniformisation voulue par les rédacteurs de la Convention de Varsovie. La création de nouveaux droits n'impliquait pas nécessairement une dérive vers l'utilisation du règlement Bruxelles 1. Les craintes d'un régime parallèle de responsabilité du transporteur aérien sont confirmées.

3§ La mise en œuvre des règles de compétence

La Convention de Montréal compte cinq options de compétence, la pratique du forum shopping n'est pas une nouveauté (A). Simplement, les prévisions des parties ne sont plus garanties devant les juridictions américaines, avec le renforcement du forum non conveniens en matière d'accident aérien (B). Les dernières sagas judiciaires franco-américaines vont bouleverser les futurs choix des demandeurs.

A. Les conséquences d'une multitude de fors : le forum shopping

Nicolas Deleuze considère les quatre options de compétence de l'article 28 de la Convention de Varsovie comme de simples tentations, mais l'avènement d'un for personnel avec la

1172 Fabrice Pradon, note sous arrêt CA de Rennes, 14 juin 2013, Société XL airways c. Agence de voyage de Bouard et Société Vacances Héliades, RFDAS n°3, 2013, p.190-191.

Convention de Montréal s'inscrit comme la consécration du forum shopping¹¹⁷³.

Le forum shopping est une pratique des demandeurs qui rationalisent leurs actions en justice en fonction des législations applicables. Plus il y a d'options de compétence, plus la tentation du forum est forte. Les demandeurs se projettent dans l'optique d'un accueil favorable de leurs prétentions en fonction des avantages du droit qui sera appliqué et de la pratique des tribunaux.

En matière de responsabilité du transporteur aérien, la tentation du forum shopping est importante. Il convient de s'intéresser à l'existence d'un forum shopping dans un domaine où la plupart des règles applicables sont uniformes.

1. Le forum shopping : une tentation exagérée par la doctrine

Il existe plusieurs mécanismes instaurés par le droit conventionnel lui-même qui découragent la pratique du forum shopping ou limitent son impact.

a) Le caractère exclusif du droit conventionnel

Le régime applicable à la responsabilité du transporteur aérien est régi pour l'essentiel par le droit conventionnel. L'instauration de limitations uniformes en fonction des dommages subis par le passager est un élément d'unité ; quelle que soit la juridiction saisie, les limitations ou les déplaçonnements seront les mêmes. Dans l'esprit des rédacteurs de la Convention de Varsovie, il ne devait pas exister de distorsions dans l'application des dispositions.

L'exclusivité de la Convention est consacrée à l'article 24 de la Convention de Varsovie : *toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention*¹¹⁷⁴. La Convention de Montréal a érigé une exclusivité générale contrairement à la Convention de Varsovie qui limitait ce principe aux cas visés aux articles 17 et 18. Cette exclusivité a pour finalité la poursuite du transporteur aérien au regard du droit commun. Pour Laurent Chassot, cette exclusivité doit être interprétée de la façon suivante : *« la Convention ne saurait en effet exclure des matières qu'elle n'a jamais entendu régir »*¹¹⁷⁵. Les juridictions américaines ont considéré que si une action en responsabilité contre le transporteur aérien ne pouvaient être accueillie par le droit

1173 Nicolas DELEUZE, op., cit, p.285 et 299

1174 Repris par la Convention de Montréal à l'article 29.

1175 Laurent CHASSOT, op., cit, p.171 n°534.

conventionnel, le principe d'exclusivité prohibait tout recours au droit interne. La Chambre des Lords dans l'affaire *Abnett, Sidhu et autres c/ British Airways* du 12 décembre 1996 a expliqué « *que la Convention ne cherche pas à régler toutes les questions qui ont trait au contrat de transport international aérien. Mais dans les domaines qu'elle traite, la responsabilité du transporteur est l'un d'entre eux, cette codification entend être uniforme et exclusive de tout appel aux règles de droit interne* »¹¹⁷⁶.

Dans cette espèce que nous avons précédemment étudiée, les juges ont préféré laisser les passagers victimes sans indemnisation en application du droit conventionnel, plutôt que d'appliquer le droit interne. La responsabilité ne peut être recherchée que dans les conditions matérielles de l'article 17 de la Convention de Varsovie.

Cette application stricte du principe d'exclusivité est un signal des tribunaux pour les futurs demandeurs. En effet, certains veulent que leurs actions en dommages-intérêts ne soient pas soumises aux limitations du droit conventionnel. Les juges de la Chambre des Lords ont affirmé que « *les tribunaux étatiques ne sont pas libres d'admettre un recours selon leurs lois internes parce que cela saperait les fondements de la Convention* »¹¹⁷⁷. Mais au-delà, que « *l'établissement parallèlement à la Convention d'un système entièrement différent fausserait l'ensemble du système* »¹¹⁷⁸.

Ce principe même du droit conventionnel combat la pratique du forum shopping.

b) L'article 29 de la Convention de Montréal : une arme contre le forum shopping

Laurent Chassot projette dans cet article 29 une double fonction: la garantie de l'octroi de dommages-intérêts au regard du principe édicté dans le Préambule de droit à la réparation, mais également une norme qui fixe des exigences dans l'attribution des dommages-intérêts¹¹⁷⁹. L'exclusivité s'apprécie au regard de chaque disposition, ainsi l'article 22 de la Convention de Montréal, qui prévoit des plafonds d'indemnisation en cas de dommages aux bagages ou résultant d'un retard, doit s'analyser comme ne permettant pas d'invoquer le droit interne pour obtenir une indemnisation au-delà des limites de la Convention.

Les rédacteurs de la Convention de Montréal ont compris que le caractère exclusif du droit conventionnel ne permettait pas d'échapper à la pratique du forum shopping devant les

1176 La Chambre des Lords *Abnett, Sidhu et autres c/ British Airways* du 12 décembre 1996, RFDAS 1997, p.163

1177 Ibid.

1178 Ibid. cf également la décision de *El Al Israel Airlines v. Tseng*, 122 F. 3d 99, reversed. 12 janvier 1999, disposition sur <http://www.law.cornell.edu>

1179 Laurent CHASSOT, op., cit, p.196 n°618.

tribunaux américains. Nous avons vu lors de nos développements que les juridictions américaines avaient considéré qu'ils était parfaitement légitime de verser des dommages-intérêts punitifs lorsque le transporteur a fait preuve de « *wilful misconduct* ». Rappelons qu'en cas de faute inexcusable (assimilable à la *wilful misconduct*), le transporteur ne peut opposer l'application des plafonds d'indemnisation¹¹⁸⁰.

Dans l'affaire du vol de la Korean Airlines qui a été abattu par un chasseur de l'armée soviétique le 1er septembre 1983, le jury a accordé 50 millions de dollars de dommages et intérêts punitifs en application de la Convention de Varsovie, considérant que la compagnie aérienne était responsable de *wilful misconduct*¹¹⁸¹. Barbara J. Buono s'est également penchée sur l'octroi de dommages-intérêts punitifs sous l'empire de la Convention de Varsovie, en démontrant qu'il n'y avait aucune incompatibilité avec l'esprit de la Convention¹¹⁸².

Cette pratique a constitué un véritable appel d'air des plaignants, qui essayent de trouver avec les options de compétence un moyen de rattachement avec les États-Unis. L'avènement de la cinquième juridiction avait été perçue comme la consécration ultime du forum shopping¹¹⁸³.

L'article 29 *in fine* de la Convention de Montréal dispose que « *dans toute action de ce genre, on ne pourra pas obtenir de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation* ». Cet ajout concerne particulièrement l'octroi des dommages-intérêts punitifs devant les tribunaux américains. Cette disposition tend à lisser les indemnisations qui pourront être attribuées en cas d'actions en responsabilité contre le transporteur aérien. L'article 29 *in fine* met fin à l'attribution de montants astronomiques en application du droit conventionnel.

La Convention de Montréal a mis en place des mécanismes efficaces pour limiter la pratique du forum shopping. Mais le danger va venir des spécificités des droits nationaux, sur lesquels le droit conventionnel n'a aucune emprise ; le fait que l'unification du droit applicable au transporteur aérien ne soit que partielle laisse une part importante au droit interne. L'analyse kaléidoscopique des sources nous a permis de voir que l'agencement des droits donne des résultats différents que s'ils étaient appliqués de manière distincte. La complémentarité du droit conventionnel et du droit interne va pousser les demandeurs à choisir les meilleurs combinaisons possibles pour maximiser leurs indemnisations. En effet, le droit conventionnel procède à des renvois à la *lex fori*.

1180 *Hill c/ United Airlines* United States District Court, D. Kansas. October 27, 1982., <http://www.leagle.com>

1181 *In re Korean Air Lines Disaster of Sept. 1, 1983*, 932 F.2d 1475, 1476-79 July 11 1997 <http://caselaw.findlaw.com>, puis cité également par Vanessa CHISS, Christelle LE GALL-CRISSIN *Les dommages et intérêts punitifs en matière d'assurance aéronautique*, Responsabilité civile et assurances n° 5, Mai 2005, étude 9

1182 Barbara J. BUONO, *The Recoverability of Punitive Damages Under the Warsaw Convention in Cases of Wilful Misconduct: Is the Sky the Limit?*, op., cit.

1183 Cf la partie sur la cinquième juridiction.

2. Le forum shopping et l'approche consumériste de l'action en justice du passager aérien

a) La recherche de la maximisation de son indemnité : l'utilisation efficace des renvois à la lex fori

Le passager choisit son billet de manière rationnelle, il dispose d'une information immédiate pour pouvoir comparer les prix et les modalités de son voyage.

On est à même de dire qu'aujourd'hui, quand il s'agit de demander la réparation de son dommage, le passager est premièrement informé sur son billet du droit applicable ; s'il part d'un aéroport de la communauté, les compagnies aériennes ont l'obligation d'afficher les droits rattachés aux mesures standardisées et immédiates en application du règlement n°261/2004.

Il s'agit du premier stade d'information du passager, pour la mise en œuvre de la responsabilité du transporteur aérien. Ensuite, le passager se projette dans le droit qui sera applicable : quels sont les éléments du droit interne qui vont lui être plus favorables que s'il avait saisi une autre juridiction ?

La pluralité des fors et les nombreux renvois à la lex fori conduisent pour Laurent Chassot à un éclatement des solutions juridiques matérielles, mais au-delà, cette situation invite au forum shopping¹¹⁸⁴. Nous avons vu que l'évaluation du préjudice réparable est laissée à l'appréciation de la lex fori, ce domaine est donc très sensible au forum shopping.

b) Le centre du forum shopping : l'évaluation du préjudice réparable

Le droit conventionnel ne renvoie pas de manière expresse à la lex fori l'évaluation du préjudice réparable, mais Laurent Chassot explique que bien que certains renvois ne soient pas stipulés de manière effective, ils emportent une délégation à la lex fori ; c'est notamment le cas du préjudice réparable et de la qualité des ayants-droit¹¹⁸⁵.

Nous avons vu que certains systèmes juridiques offrent une évaluation rationalisée et structurée des postes de préjudices. Un droit qui reconnaît un nombre important de postes de préjudice attirera l'attention des demandeurs. L'assimilation d'un dommage psychique à une atteinte corporelle par exemple peut conduire les demandeurs à se diriger vers les tribunaux de ce système juridique.

Il en est de même pour les systèmes qui ont mis en place des fonds d'indemnisation ; les demandeurs peuvent y voir une réparation assurée. Cette anticipation des postes de préjudices

¹¹⁸⁴ Laurent CHASSOT, op., cit, p.149, n°474.

¹¹⁸⁵ Ibid, p.151 n°477.

montre la tendance du passager à agir comme un consommateur du droit. Étienne Cornut explique que cette pratique s'inscrit de plain-pied dans le « *supermarché mondial de la justice* »¹¹⁸⁶.

Pour Marie-Laure Niboyet, le forum shopping est « *une réaction normale et même plutôt saine dans l'exercice de l'option de compétence internationale. Il démontre l'ingéniosité juridique du plaideur et de son défenseur* »¹¹⁸⁷. Dans notre domaine, l'ingéniosité est de pouvoir saisir les juridictions qui sont susceptibles d'écarter le droit conventionnel au profit du droit interne.

c) Un forum shopping abouti : la mise à l'écart du droit conventionnel au profit du droit interne

Les demandeurs souhaitent généralement l'application d'un droit interne plus favorable aux intérêts des victimes que le droit conventionnel. Certains juges sont plus enclin à écarter le droit conventionnel. Dans le jugement de la 48^e chambre civile de l'État de Rio de Janeiro, *Anibal Fonseca Lima Filho et autres c/ Sté Air France* du 11 mars 2010, le juge brésilien avait accordé des dommages et intérêts conséquents au regard du droit interne de la Consommation¹¹⁸⁸.

Il en fut de même pour le cas de la prise d'otage des passagers de British Airways à Koweït City ; les demandeurs qui ont saisi les tribunaux français savaient qu'au vu de la situation particulière, les juges n'allaient pas appliquer le droit conventionnel. La réputation des tribunaux jouent énormément dans la pratique du forum shopping. Ainsi, les tribunaux américains et anglais privilégient la garantie de l'exclusivité et l'unité du droit conventionnel au détriment de l'indemnisation des victimes¹¹⁸⁹.

Cette rationalisation de l'action en justice du passager est mise en échec par la pratique des tribunaux du forum non conveniens.

B. L'insécurité générée par la multitude de fors: la consécration du forum non conveniens en matière aérienne

1186 Étienne CORNUT, *Forum shopping et abus du choix de for en droit international privé*, Journal du droit international (Clunet) n° 1, Janvier 2007, doct. 2

1187 Marie Laure NIBOYET, *La globalisation du procès civil international dans l'espace judiciaire européen et mondial* : Journal du Droit International 2006, p. 937 s., spéc. n° 3

1188 Cf La mise à l'écart de la Convention de Montréal au profit du droit de la Consommation brésilien

1189 Cf la partie sur l'exclusivité du droit conventionnel.

1. L'analyse du forum non conveniens

Le forum non conveniens est une pratique des tribunaux américains, australiens, canadiens et anglais « *qui permet à titre exceptionnel à un tribunal de se déclarer incompétent lorsque des considérations de justices ou d'opportunité procédurales rendent sa saisine inappropriée* »¹¹⁹⁰. Pour refuser sa compétence, le juge considère qu'un autre tribunal est aussi compétent pour résoudre le litige. Les options de compétence de l'article 33 de la Convention de Montréal et 28 de la Convention de Varsovie permettent à plusieurs juridictions d'être compétentes. Les tribunaux américains sont très sollicités en cas d'accident aérien, tant au niveau de l'action en responsabilité du transporteur aérien que du constructeur aéronautique.

Dans l'affaire *Air Crash Disaster Near New Orleans*, les ayants-droit ont saisi les juridictions américaines. En l'espèce, les personnes décédées lors du crash étaient toutes de nationalité uruguayenne et résidaient en Uruguay, mais l'accident s'est produit en Louisiane. La compagnie aérienne a déposé une requête en forum non conveniens au profit de la compétence des tribunaux uruguayens. La Cour d'appel se fonde sur les précédents judiciaires en matière de forum non conveniens. Rappelons l'affaire *Piper Aircraft Co. v Reyno*, dans laquelle le juge américain a rejeté sa compétence au profit des juridictions écossaises pour des raisons de collecte des preuves¹¹⁹¹.

Les juges de la Cour d'appel du 5ème District ont considéré que « *we hold that article 28§1 of the Warsaw Convention does not prevent a district court from considering and applying the doctrine of forum non conveniens* »¹¹⁹². Dans ce cas, les juges américains ont estimé que la Convention de Varsovie était parfaitement compatible avec la pratique du forum non conveniens.

Pourtant, Laurent Chassot, rapporte que dans l'affaire *Hosaka v. United Airlines* du 18 septembre 2002, les juges ont considéré que la pratique du forum non conveniens portait atteinte à l'œuvre unificatrice de la Convention de Varsovie¹¹⁹³. La décision met en avant l'œuvre de compromis de la Convention, les options de compétence reflètent cette volonté d'assurer la préservation des intérêts tant du transporteur aérien que des passagers. La pratique du forum non conveniens vient perturber cet équilibre.

Face à cette incohérence, il est important de savoir quelle est la pratique actuelle des

1190 Pierre MAYER, Vincent HEUZÉ, *Droit international privé* 10ème éd. Montchrestien p.226 n°307

1191 Cf la partie sur le forum shopping.

1192 *Air Crash Disaster Near New Orleans*, La. on July 9, 1982, In re, 821 F. 2d 1147 (1987) Luis Alberto TRIVELLONI-LORENZI v. Pan American World Airways, Inc., disponible sur <http://www.leagle.com>

1193 *Hosaka v. United Airlines, Inc.*, 305 F.3d 989 (9th Cir., 2002), disponible <http://caselaw.findlaw.com> cf également Laurent Chassot, op., cit, p.297 n°945.

tribunaux américains en matière de forum non conveniens en cas d'action en responsabilité contre le transporteur aérien. L'affaire de la West Caribbean Airways va apporter un regard nouveau sur la pratique du forum non conveniens sous l'empire de la Convention de Montréal.

2. La saga judiciaire du crash de la West Caribbean Airways à l'épreuve du forum non conveniens

a) Le premier épisode : Us District Court Southern District of Florida du 3 novembre 2007¹¹⁹⁴

Les ayants-droit des victimes du crash de la West Caribbean Airways ont décidé de saisir les juridictions américaines. Les juges de la District Court ont estimé que la doctrine du forum non conveniens s'appliquait à la demande des ayants-droit, mais au-delà qu'elle était parfaitement compatible avec l'article 33§4 de la Convention de Montréal qui dispose que « *la procédure sera régie selon le droit du tribunal saisi de l'affaire* ».

Cette décision s'est fondée sur les travaux préparatoires de la Convention de Montréal. Le District Court relève à juste titre que les rédacteurs de la nouvelle Convention étaient parfaitement conscients de la pratique de forum non conveniens des tribunaux de common law et qu'ils n'ont rien prévu pour mettre en échec cette faculté des juges. Ce silence de la Convention vaut selon eux consentement, mais au-delà, c'est cette même convention par le biais de son article 33§4 qui permet de recourir au forum non conveniens¹¹⁹⁵.

Cette position va être confirmée en 2009 devant la Cour d'appel du 11ème Circuit du 8 octobre 2009 dans l'affaire Pierre-Louis v. Newvac corp¹¹⁹⁶.

Mais le cœur du forum non conveniens réside dans la capacité du juge saisi à désigner une juridiction étrangère comme plus compétente pour traiter du litige. Dans l'affaire West Caribbean Airways, les juges américains ont estimé que les juridictions françaises étaient plus compétentes.

Le forum non conveniens contraint les ayants-droit à saisir une autre juridiction, pas celle de leurs choix qui résulte des options de compétence contenues à l'article 33 de la Convention de Montréal, mais celle que le juge qui a rejeté sa compétence estime la plus apte à traiter du litige.

1194 Us District Court, Southern District of Florida 09.11.2007, *In re W. Caribbean Airways Sa*, in 32 avi.15,595

1195 Laurent CHASSOT, op., cit, p.299 n°953.

1196 *Pierre-Louis c Newvac Corp*, [584 F.3d 1052 584 F. 3d 1052](https://www.leagle.com) (11th Cir. 2009) , disponible sur <http://www.leagle.com>

b) La décision de la Cour de cassation du 7 décembre 2011 *M. Antoine Y. et a. c/ Newvac, West Caribbean Airways et a.*

Les ayants-droit ont saisi le tribunal de Fort-de-France le 23 janvier 2009. 669 demandeurs assignent le transporteur contractuel devant le tribunal de grande instance de Fort-de-France pour qu'il déclare l'incompétence internationale de la juridiction française. Cette stratégie des demandeurs est très atypique, mais nécessaire pour susciter l'incompétence du tribunal. Le TGI de Fort-de-France a rejeté cette demande qui fut confirmée par la Cour d'appel. Les conséquences du forum non conveniens sont considérables pour les demandeurs, qui s'enlisent dans une procédure devant une juridiction qu'ils n'ont pas choisie. Les ayants-droit forment un pourvoi en cassation dont l'un des moyens principaux affirme que « *l'option de compétence ouverte au demandeur par les textes susvisés s'oppose à ce que le litige soit tranché par une juridiction, également compétente, autre que celle qu'il a choisie* »¹¹⁹⁷.

La Cour de cassation accueille favorablement ce moyen, en considérant que « *cette option, qui a été assortie d'une liste limitative de fors compétents afin de concilier les divers intérêts en présence, implique, pour satisfaire aux objectifs de prévisibilité, de sécurité et d'uniformisation poursuivis par la Convention de Montréal, que le demandeur dispose, et lui seul, du choix de décider devant quelle juridiction le litige sera effectivement tranché, sans que puisse lui être opposée une règle de procédure interne aboutissant à contrarier le choix impératif de celui-ci* »¹¹⁹⁸.

La Cour de cassation casse et annule l'arrêt de la Cour d'appel, mais ne procède à aucun renvoi, puisqu'elle consacre l'indisponibilité actuelle du for français. Cette décision est perçue par une frange de la doctrine comme une invitation au dialogue entre les juges¹¹⁹⁹. La Haute juridiction française a pris note de la volonté première des demandeurs de saisir les tribunaux américains.

Il s'agit avant toute chose d'un arrêt de confirmation. La Cour d'appel de Paris du 6 mars 2008 a valablement accueilli les demandes des ayants-droit du crash de la Flash Airlines au motif qu'ils ont un intérêt légitime et actuel à agir devant la juridiction française afin d'obtenir une décision française sur la compétence internationale. Cette décision a ouvert la voie à l'admission des actions à titre déclaratoire uniquement afin de garantir le choix juridictionnel

1197 Cass. 1re civ. – 7 déc. 2011 – n° 10-30.919,

1198 Ibid.

1199 Sandrine CLAVEL, *Conflits de juridictions. – Convention de Montréal du 28 mai 1999. – Responsabilité du transporteur. – Compétence. – Option de compétence du demandeur. – Forum non conveniens. – Recevabilité. – Dialogue des juges*, Journal du droit international (Clunet) n° 4, Octobre 2012, 23, cf également note de Louis d'AVOUT, *Dialogue transatlantique autour d'une règle uniforme de compétence judiciaire*, La Semaine Juridique Edition Générale n° 9, 27 Février 2012, 241.

des demandeurs¹²⁰⁰. Car normalement, l'exigence d'un intérêt né et actuel doit conduire à déclarer irrecevable les actions déclaratoires, qui sont définies comme des actions ayant pour but de faire constater par le juge l'existence d'une situation juridique¹²⁰¹. Dans un arrêt de la Cour d'appel de Paris du 6 mars 2008, les juges ont déclaré les juridictions françaises comme incompétentes pour une action contre le constructeur aéronautique Boeing dont le siège social est aux États-Unis¹²⁰². Les juridictions américaines avaient fait application du forum non conveniens au profit des juridictions françaises. Les juges français ont expliqué que ses tribunaux n'étaient pas compétents au regard du règlement Bruxelles I, mais également en application du droit interne de la procédure civile¹²⁰³. Et que même en faisant preuve d'un favoritisme particulier pour ses ressortissants, l'article 14 du Code de Procédure civile n'avait pas été soulevé par les parties. Cette décision ne présente aucun apport sur le fond de l'affaire, mais déclare l'incompétence des juridictions françaises.

La jurisprudence française au regard de l'application de la Convention de Montréal a érigé l'option juridictionnelle offerte au demandeur comme une règle impérative ; dès lors « *il ne peut lui être opposée une règle de procédure interne, comme celle du forum non conveniens, aboutissant à méconnaître et contrarier ce droit d'option impératif* »¹²⁰⁴.

Les tribunaux français se sont déclarés incompétents, et invitent les demandeurs à mieux se former, c'est-à-dire à saisir les tribunaux de leurs premiers choix. Il convient de s'interroger sur l'impact de ces déclarations d'incompétence sur la compétence des tribunaux américains.

c) Les décisions des U.S. Court of Appeals, 11th Circuit du 16 mai 2012 et du 6 mai 2013¹²⁰⁵

Les ayants-droit disposant de la décision de la Cour de cassation présentent une requête en annulation de l'ordonnance de forum non conveniens. Le Tribunal de Miami refuse l'interprétation faite de la Convention de Montréal sur la compétence des tribunaux français. La Court of Appeals a confirmé la capacité des tribunaux fédéraux à apprécier la compétence

1200 Gilles CUNIBERTI, *Conflits de juridictions. – Compétence des juridictions françaises. – Jugement de forum non conveniens. – Constatation par voie d'action. – Intérêt à agir. – Règlement (CE) n° 44/2001 – Juridictions du domicile du défendeur – Comparution volontaire des défendeurs. – Nationalité française des défendeurs*. Journal du droit international (Clunet) n° 1, Janvier 2009, 3

1201 Loïc CADIET, Emmanuel JEULAND, *Droit judiciaire privé*, 7 éd. Lexis Nexis, p.257, n°260

1202 CA Paris, 1re ch., sect. C, 6 mars 2008 La Semaine Juridique Edition Générale n° 24, 11 Juin 2008, II 10115

1203 Chantal BRUNEAU, *Affaire de Charm-el-Cheikh : les juridictions françaises déclarées incompétentes*, La Semaine Juridique Edition Générale n° 24, 11 Juin 2008, II 10115

1204 Jean-Baptiste CHARLES, *Compétence juridictionnelle et transport aérien : panorama jurisprudentiel rétrospectif pour 2011*, Revue de droit des transports n° 3, Juillet 2012, dossier 16.

1205 U.S. Court of Appeals, 11th Cir., 16 mai 2012, aff. n° 07-15828, 07-15830 et 07-15.902, puis U.S. Court of Appeals, 11th Cir. du 6 mai 2013 aff. 12-13278.

et la disponibilité du forum étranger, même si le tribunal étranger estime qu'il n'est pas compétent conformément aux termes de la Convention¹²⁰⁶. Le fait que la Cour de cassation refuse la compétence des tribunaux français n'est pas une circonstance nouvelle et suffisante pour remettre en cause l'ordonnance de forum non conveniens¹²⁰⁷. Nous avons évoqué cette invitation à la coopération entre les juges, mais les décisions de la Court of Appeals s'apparentent à un dialogue de sourds. Chaque système juridique reste sur ses positions sous le couvert de la Convention de Montréal.

Dans une approche prospective, il est vraisemblable que la Cour Suprême confirme les décisions du Tribunal fédéral de Miami et des Court of Appeals. Dans l'affaire du Costa Concordia, les résidents et des pêcheurs de l'Île du Giulio assignent en réparation la société Carnival. L'U.S. District Court de Floride du 25 septembre 2012 a confirmé le rejet de l'ensemble des réclamations en application du forum non conveniens, et a désigné la compétence des juridictions italiennes¹²⁰⁸.

Les ayants-droit des passagers de la West Caribbean Airways vont se retrouver dans une situation de déni de justice. La solution envisageable est de chercher à nouveau des juridictions compétentes au regard des options de compétence de l'article 33 de la Convention de Montréal.

Le forum non conveniens déjoue les prévisions des demandeurs qui agissent dans le cadre d'un forum shopping ; les tribunaux américaines envoient un signal fort à ceux qui souhaitent saisir les juridictions américaines afin d'obtenir une indemnisation conséquente.

L'article 33§4 de la Convention de Montréal dispose que la procédure sera régie par la loi du tribunal saisi. Il est important de voir les éléments du droit processuel français qui tendent vers une amélioration des droits des passagers aériens.

Section 2 : Les conséquences d'un droit processuel dynamique sur l'action contre le transporteur aérien

Le droit procédural interne tient une place importante dans la revendication des droits des passagers. La détermination de l'intérêt à agir et de la compétence rationae materiae en sont un exemple. Nous allons voir comment l'évolution du droit processuel a permis d'améliorer le

1206 Christopher KENDE, Christopher RALEIGH, *Développements récents en droit américain des transports*. - Janvier 2011 – Octobre 2012 Revue de droit des transports n° 4, Octobre 2012, chron. 8

1207 U.S. Court of Appeals, 11th Cir., 6 mai 2013, Galbert and Bapte v. West Caribbean Airways aff. 12-13278, disponible sur <http://www.leagle.com>

1208 U.S. District Court, Southern District of Florida, 25 sept. 2012, case n° 12-21680, *Giglio Sub s.n.c. et al v. Carnival Corporation et aln* cf également note de Christopher KENDE, Christopher RALEIGH, op., cit.

droit des passagers (1§). L'introduction de l'action collective en droit français est-elle en mesure de simplifier l'action en justice des passagers aériens ? (2§).

1§ Les silences du droit conventionnel en matière d'intérêt à agir et de détermination de la compétence *rationae materiae*

Le droit interne a mis en place certains mécanismes pour garantir l'action en justice des passagers aériens ou de leurs ayants-droit, comme par exemple l'incompétence des juridictions pénales (A). Mais également en consacrant l'intérêt à agir des associations de victimes (B).

A. L'incompétence des juridictions pénales pour les actions en réparation dirigées contre le transporteur aérien

1. Une jurisprudence constante et renforcée

Nous avons vu que le droit conventionnel procède à des renvois express à la loi du tribunal saisi, mais certaines matières sont passées sous silence, c'est le cas de la détermination de la compétence

rationae materiae. En droit français, l'action en réparation dirigée contre le transporteur aérien par des passagers s'effectue devant les juridictions civiles. Christophe Aubertin explique que les règles de compétence *rationae materiae* attribuent aux tribunaux de grande instance le contentieux du transport aérien de personnes¹²⁰⁹. L'action indemnitaire se distingue de l'action pénale destinée à la manifestation de la vérité. Il est néanmoins possible pour le juge répressif d'octroyer des dommages-intérêts. Cependant la jurisprudence française a considéré que pour certaines matières, la juridiction répressive n'avait pas cette faculté en raison du particularisme du droit applicable¹²¹⁰.

En effet, pendant un long moment, le juge répressif accueillait favorablement la demande d'indemnisation au cours d'une action pénale lorsque l'accident était imputable à une infraction pénale du transporteur aérien ou de son préposé¹²¹¹.

Dans un arrêt de la Chambre criminelle de la Cour de cassation du 3 décembre 1969¹²¹², les juges ont refusé la compétence du juge répressif pour connaître de l'action en réparation

¹²⁰⁹ Christophe AUBERTIN, , op., cit, p.154-155.

¹²¹⁰ Geneviève VINEY, op., cit, p.202 n°81-1.

¹²¹¹ Arrêt Filloux, Crim. 17 mai 1966, RTD civ. 1966, p.789

¹²¹² Arrêt Billet, Cass. crim., 3 déc. 1969 : Bull. crim. 1969, n° 325

contre le transporteur aérien. Cette décision trouve sa justification dans l'application conjointe de la Convention de Varsovie et des articles 321-3 et 322-3 du code de l'aviation civile, qui ont consacré un régime de responsabilité spéciale, tant par la particularité des règles de compétence que des délais pour agir ; rappelons que le délai d'action est de deux ans. Les juridictions pénales ne peuvent qu'appliquer le droit commun de la responsabilité, or l'article 24 de la Convention de Varsovie dispose que « *toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par ladite convention* ». L'article L.322-3 du Code de l'aviation civile rappelle au droit interne que la responsabilité du transporteur par air ne peut être recherchée que dans les conditions et limites ci-dessus (c'est-à-dire sous l'empire du droit conventionnel) « *quelles que soient les personnes qui les mettent en œuvre et quel que soit le titre auquel elles prétendent agir* ». Cette position de la Chambre criminelle vaut également pour la Convention de Montréal et pour l'application de l'article L6421-4 du code des transports.

Jean-Pascal Tosi a estimé que l'esprit de la convention et la volonté du législateur français n'ont pas envisagé que les victimes d'accident aérien puissent porter leurs actions en réparation devant les juridictions répressives¹²¹³. En effet, le principe d'exclusivité du droit conventionnel empêche toute application concurrente de la responsabilité délictuelle, mais il n'interdit pas aux ayants-droit ou aux passagers victimes la possibilité de se constituer partie civile. Dès lors, l'action de la partie civile n'aura qu'une fin vindicative¹²¹⁴. La jurisprudence criminelle, tout en admettant que les victimes ne puissent pas demander réparation, dit qu'elles peuvent se constituer partie civile. Cette solution n'est pas propre aux accidents aériens, il en est de même pour toute action contre le transporteur maritime¹²¹⁵.

Dans un arrêt récent de la Cour d'Appel de Basse-Terre du 29 avril 2008, les juges ont accueilli la demande de constitution de partie civile des associations de victimes la FENVAC et l'ADFV au regard des règles de procédures pénales¹²¹⁶.

La constitution de partie civile permet aux victimes de disposer de l'initiative des poursuites, mais également de prendre part au procès pénal en apportant des éléments de preuve¹²¹⁷. Mais sur le reste des prétentions, la Cour considère qu'« *il demeure que la juridiction correctionnelle est incompétente pour connaître de l'action en indemnisation dont les intéressées disposaient, à l'exclusion de toute autre, contre les prévenus, en vertu des*

1213 Jean-Pascal TOSI, *Responsabilité aérienne*, thèse de 1978, n°344-370.

1214 Geneviève VINEY, op., cit, p.270.

1215 Ibid.

1216 CA Basse-Terre, ch. corr., 29 avr. 2008, Ministère public c/ Sté Air Caraïbes : [JurisData n° 2008-363417](#), note de Philippe DELEBECQUE, *Accident aérien : compétence du juge pénal (non)*, Revue de droit des transports n° 7, Juillet 2008, comm. 154

1217 Christophe AUBERTIN, op., cit, p.156.

dispositions précitées de la législation spéciale ».

2. Vers la création de juridictions spécialisées en matière d'accident collectif

Le rapport Guinchard sur « *l'ambition raisonnée d'une justice apaisée* » a proposé la création de juridictions spécialisées en matière d'accidents collectifs¹²¹⁸. Ce rapport reprend les travaux du Ministère de la Justice concernant la prise en charge des victimes d'accidents collectifs. En effet, « *une catastrophe avec un nombre important de victimes nécessitera au stade de l'enquête, de l'instruction mais aussi du jugement, des moyens humains et matériels importants et peu compatibles avec une juridiction de petite taille. La prise en charge immédiate des victimes, leur audition dans le cadre de l'instruction ou encore la taille nécessaire des locaux lors du jugement constitueront autant d'obstacles. Dans la meilleure des hypothèses, si une telle juridiction concentrerait ses efforts afin de traiter une catastrophe avec de nombreuses victimes, sa capacité à gérer les autres contentieux serait gravement obérée. Par ailleurs, les spécificités de ces affaires peuvent nécessiter la saisine d'une juridiction comportant des magistrats spécialisés* »¹²¹⁹. Sur ce constat, le rapport du Ministère de la Justice avait préconisé la création d'une juridiction spécialisée par Cour d'appel, ce qui suscita un certain nombre de critiques. Le secrétaire général de la Fédération nationale des victimes d'accidents collectifs (FENVAC) a estimé que le nombre de juridictions spécialisées ne devait pas être supérieur à deux ; à juste titre il relève que « *la proximité entre le lieu de la catastrophe et le lieu de jugement n'était pas impérative, alors qu'il est indispensable que chaque catastrophe soit traitée d'emblée par des magistrats et enquêteurs spécialisés* »¹²²⁰.

Un projet de loi *relatif à la répartition des contentieux et à l'allègement de certaines procédures juridictionnelles* a été initié à la suite de ces travaux. Le gouvernement a pris en considération l'aspect limitatif du nombre de juridictions spécialisées. Le modèle des juridictions inter régionales spécialisées qui sont compétentes en matière de criminalité organisée semble plus pertinent, car la rareté des accidents collectifs ne doit pas conduire à un alourdissement de la carte judiciaire. Il existe actuellement huit juridictions inter régionales spécialisées (Paris, Lyon, Marseille, Lille, Rennes, Bordeaux, Nancy et Fort-de-France). Les règles de compétence applicables en matière de criminalité organisée seront transposées aux accidents collectifs ; ainsi la compétence territoriale d'un tribunal de grande instance peut être

1218 Rapport GUINCHARD sur *l'ambition raisonnée d'une justice apaisée* : La Documentation française, juin 2008.

1219 Rapport du Ministère de la Justice de 2004 sur la prise en charge des accidents collectifs, p.281.

1220 Alexandre GALLOIS, *Les juridictions pénales spécialisées en matière d'accidents collectifs*, Procédures n° 10, Octobre 2011, alerte 46

étendue au ressort d'une ou plusieurs cours d'appel pour l'enquête, la poursuite, l'instruction et le jugement¹²²¹. Le projet de loi rejette la proposition de Serge Guinchard en considérant « *le risque d'une dispersion du contentieux* » et que la mesure « *n'aurait pas permis d'atteindre l'objectif de la spécialisation des magistrats* »¹²²². A contrario, la création d'une cour unique spécialisée dans les accidents collectifs présenterait un éloignement certain entre le lieu de l'instruction, le jugement et le lieu de l'accident¹²²³. Dans la majorité des cas d'accidents aériens, le lieu d'accident se situe à l'étranger, mais il en est de même de l'instruction.

Cette volonté d'améliorer l'action en justice des victimes d'accident aérien n'est-elle pas le résultat d'un constat amer, la fuite des tribunaux français au profit des juridictions américaines ou brésiliennes ?

Ce dispositif semble s'inscrire dans un renouveau du droit processuel, mais au-delà, dans une tentative d'ancrage du droit des accidents collectifs dans cette matière. Il semble que l'attractivité des tribunaux français passera par la consécration de cette spécificité du droit des catastrophes. La constitution des victimes en association est une autre manifestation de la volonté du législateur d'intégrer un droit dynamique des victimes d'accidents collectifs.

B. L'intérêt à agir des associations de victimes d'accidents collectifs.

Le regroupement des victimes d'accident aérien en association est devenu systématique. A chaque catastrophe aérienne son association. Il est important de comprendre l'intérêt d'un regroupement des victimes, mais également de voir l'immixtion d'associations ou de fédérations extérieures à l'événement.

1. L'action groupée des victimes d'accident aérien

L'action groupée concerne les cas où « *un ensemble d'individus ayant subi chacun un préjudice du fait du même événement dommageable, se regroupe sous la forme d'une association pour que celle-ci poursuive en leur nom à tous l'action en réparation de leurs préjudices cumulés* »¹²²⁴.

Cette situation des dommages subis collectivement est propre aux accidents de transports. La

1221 Projet de loi relatif à la répartition des contentieux et à l'allègement de certaines procédures juridictionnelles 29 juin 2011, p.117.

1222 Ibid.

1223 Rapport GUINCHARD sur *l'ambition raisonnée d'une justice apaisée* : op., cit p.284.

1224 Philippe MALAURIE, Laurent AYNÈS, Philippe STOFFEL-MUNCK, op., cit, p.119, n°225.

constitution en association répond à une simplification procédurale ; une seule action est beaucoup plus efficace qu'un éclatement des actions individuelles de chaque passager ou de chaque ayants-droit. Dans le crash de la West Caribbean Airways, on dénombrait ainsi 669 demandeurs devant le tribunal de Fort-de-France. L'importance des ayants-droit constitue une difficulté supplémentaire, notamment en terme d'évaluation des dommages par rapport au degré de parenté.

La constitution en association de victimes affecte un principe central de la procédure civile en droit français. En effet, « *nul ne plaide par procureur* » c'est-à-dire que le droit d'agir n'existe que pour celui qui a un intérêt personnel et direct. L'association constituée est une personnalité morale qui a un intérêt collectif mais pas général ; ces associations de victimes d'une catastrophe ne regroupent que les victimes ou leurs ayants-droit qui trouvent la source de leurs dommages dans un événement commun. Cette action groupée a été autorisée par le législateur, l'article 2-15 du code de procédure pénale prévoit que « *toute association régulièrement déclarée ayant pour objet statutaire la défense des victimes d'un accident survenu dans les transports collectifs ou dans un lieu ou local ouvert au public ou dans une propriété privée à usage d'habitation ou à usage professionnel et regroupant plusieurs de ces victimes peut, si elle a été agréée à cette fin, exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne cet accident lorsque l'action publique a été mise en mouvement par le ministère public ou la partie lésée* ». C'est-à-dire que, de manière systématique, lors d'un accident collectif en matière de transport, les victimes ou leurs ayants-droit sont autorisés à créer une « *association de défense des victimes* »¹²²⁵. Pour Claude Lienhard, les associations de victimes d'accident aérien sont des partenaires incontournables du processus de défense des victimes¹²²⁶.

Le problème est que ces associations ont une existence nationale ; lorsqu'il s'agit d'agir devant les juridictions étrangères, chaque ayant-droit ou victime reprend son action à titre individuel. Il convient de s'interroger sur la pertinence de cette constitution en association, car les victimes dans un certain nombre de cas choisissent les tribunaux américains.

La loi française a permis à des fédérations et des associations d'agir au nom des victimes. Ces associations sont distinctes de celles créées suite à la catastrophe, elles sont également issues de l'article 2-15 du code de procédure pénale.

1225 Claude LIENHARD, *La défense des droits des victimes, réparation, indemnisation, rôle des associations de défense des victimes*, op., cit, p.146.

1226 Ibid.

2. L'action conjointe des associations ou fédérations

L'article 2-15 du code de procédure pénale *in fine* prévoit que « *toute fédération d'associations, régulièrement déclarée depuis au moins cinq ans à la date des faits et inscrite auprès du ministère de la justice, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, dont l'objet statutaire est la défense des victimes d'accidents collectifs, peut exercer les droits reconnus à la partie civile, en ce qui concerne un accident collectif survenu dans les circonstances visées au premier alinéa, lorsque l'action publique a été mise en mouvement par le ministère public ou la partie lésée.* »

Les associations et fédérations d'associations prévues par le présent article peuvent demander réparation des frais exposés en lien avec l'accident et qui sont la conséquence directe ou indirecte de l'infraction pour laquelle elles ont exercé les droits reconnus à la partie civile ».

Pour Claude Lienhard, ces associations ou fédérations sont des partenaires institutionnels, mais au-delà, elles seront complètement associées à l'accueil et à l'information des victimes, « *elles ont vocation à participer à la préparation et la tenue d'information des victimes, (..) elles joueront leur rôle de partie civile dans les informations judiciaires ouvertes suite à un accident collectif* »¹²²⁷.

Elles ont la particularité de représenter conjointement l'association des victimes de la catastrophe en question. Ces associations ou fédérations peuvent agir au pénal conjointement aux victimes et obtenir des indemnisations au titre de leurs préjudices.

Le problème évoqué précédemment est l'impossibilité d'invoquer des dommages-intérêts devant les juridictions pénales en matière de transport aérien en raison de la spécificité de l'action en responsabilité contre le transporteur aérien. La FENVAC a été déboutée de sa demande d'indemnisation au même titre que les victimes par la Cour d'appel de Basse-Terre le 29 avril 2008¹²²⁸.

La constitution en association est venue pallier une absence de notre droit interne, l'inexistence de l'action collective. Le projet de loi relatif à la consommation introduit l'action de classe uniquement dans certains types de dommages. Le droit interne doit s'adapter à ces petits litiges qui existent entre le transporteur aérien et son passager, par exemple en matière de formation du contrat de transport, dans l'exécution avec la pratique du surbooking, ou de la mise en œuvre des mesures standardisées.

1227 Ibid.

1228 CA Basse-Terre, ch. corr., 29 avr. 2008, *Ministère public c/ Sté Air Caraïbes* : [JurisData n° 2008-363417](#), note de Philippe DELEBECQUE, *Accident aérien : compétence du juge pénal (non)*, Revue de droit des transports n° 7, Juillet 2008, comm. 154

2§ L'amélioration des droits des passagers par la simplification du droit processuel

les passagers ont souvent de petites sommes à réclamer en matière de retard, d'annulation de vol, de perte de bagages. il convient de s'intéresser aux mesures que le droit français met en place pour assurer la revendication des droits des passagers de manière groupée (a). le recours aux juridictions de proximité pour les petits litiges favorisent l'action du passager-consommateur (b).

A. Vers une introduction de l'action de groupe en droit français

1. Les avancées du consommateur bénéficiant au passager aérien

Le projet de loi relatif à la consommation prévoit à l'article L. 423-1 du code de la consommation *qu'une association de défense des consommateurs, représentative au niveau national et agréée en application de l'article L. 411-1, peut agir devant une juridiction civile afin d'obtenir la réparation des préjudices individuels subis par des consommateurs placés dans une situation identique ou similaire et ayant pour origine commune un manquement d'un même professionnel à ses obligations légales ou contractuelles :*

« a) A l'occasion de la vente de biens ou de la fourniture de services ;

« b) Ou lorsque ces préjudices résultent de pratiques anticoncurrentielles au sens du titre II du livre IV du code de commerce ou des articles 101 et 102 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Cette situation ressemble à l'action intentée par l'UFC-que-Choisir contre Easyjet devant le TGI de Paris du 31 janvier 2012, sauf qu'avec cette réforme ,les passagers pourront se regrouper avec l'association de consommateurs pour obtenir la réparation de leurs préjudices. Cette action de groupe ne donnera lieu qu'à une indemnisation du préjudice matériel. L'article L. 423-1 du code de la consommation in fine dispose que *« seule la réparation des préjudices matériels résultant d'une atteinte au patrimoine des consommateurs et résultant d'une des causes mentionnées ci-dessus peut être poursuivie par cette action.* Ce qui exclut tout action

en réparation du préjudice corporel ou moral. Mais nous avons vu que la jurisprudence communautaire avait consacré la possibilité d'un préjudice moral suite à la perte d'un bagage dans l'affaire *Axel Walz. contre. Clickair SA*.

Cette action sera également envisageable en matière de refus d'embarquement ; des passagers victimes du même professionnel, c'est-à-dire du même transporteur aérien, auront la faculté de se regrouper pour réclamer le paiement des mesures standardisées du règlement n°261/2004.

Lors de l'éruption volcanique, des milliers de passagers n'ont pu bénéficier des mesures immédiates ; l'introduction d'une action de classe aurait facilité la revendication des droits des passagers pour des sommes relativement peu importantes.

Cette nouveauté du droit français favorise l'action du passager aérien contre le transporteur aérien tant sur les inexécutions lors de la fourniture de service que sur la formation du contrat de transport aérien. Car il est bien évident que le passager qui agit seul n'aura aucun intérêt tant les frais engagés seront conséquents par rapport à l'indemnisation attendue. L'introduction de l'action de groupe a un réel intérêt pour les passagers aériens. Les compagnies aériennes peuvent craindre des recours collectifs en cas de retard important, d'annulation ou lors de l'achat des billets avec la pratique du opt-out.

Certains praticiens considèrent que l'introduction des class action va augmenter les recours contre les compagnies aériennes, mais également à l'égard des agences de voyages¹²²⁹.

2. Une action limitée aux dommages matériels

La class action aurait été très appropriée dans le traitement des accidents collectifs. La création d'une juridiction spécialisée ainsi que la possibilité pour les victimes de se constituer en association auraient donné un sens à l'action de groupe. Il convient également de souligner que l'absence d'action de groupe dans les accidents collectifs est un frein à l'attractivité du droit français.

Aux Etats-Unis, la class action est systématique lors des dommages collectifs. Geneviève Viney a mis en avant cet intérêt de la class action pour les dommages de masse, c'est-à-dire pour des dommages dont les victimes ne sont pas connues. C'est le cas notamment en matière de dommage à l'environnement, de pratiques anticoncurrentielles ou d'atteinte aux consommateurs¹²³⁰.

1229 Ozan AKYUREK, *Class action à la française : quels risques pour les compagnies aériennes ?*, le 31 mai 2013, <http://www.latribune.fr>)

1230 Geneviève VINEY, *Quelques propositions de réforme du droit de la responsabilité civile*, Recueil Dalloz 2009 p. 2944

Pour Claude Lienhard, le regroupement des victimes donne une « *force juridique et judiciaire à la française grâce à l'émergence d'une défense collective et d'action civile collective* »¹²³¹, mais ne pouvait-on pas penser que dans l'intérêt des victimes ayant subi un accident collectif, l'idéal était de mettre en place une action collective pour représenter de manière efficace les victimes ?

3. L'exemple de la class action américaine en matière de droit des passagers : Hutchinson v. British Airways PLC, 2009¹²³²

Il est important de pouvoir projeter les actions que pourront mener les passagers aériens français dans le cadre d'une action de groupe pour des dommages purement matériels.

Dans cette affaire, un groupe de 12 passagers qui ont perdu leurs bagages entre le 5 septembre 2005 et le 7 septembre 2007 décide de former une action collective contre British Airways au motif « *baggage handling system is operated recklessly and with knowledge that damage would probably result* ». Pour les plaignants, le système de traitement des bagages est défaillant ; ils mettent en cause également le défaut d'information de la compagnie aérienne BA sur les statistiques réelles en matière de traitement des bagages. Au regard de cette situation, ils ont demandé l'inapplication des plafonds de responsabilité pour les bagages.

Les passagers ont pu démontrer l'ampleur de la défaillance du système de traitement des bagages. Cette mise en commun des moyens de recherche a été particulièrement efficace en terme de constitution de preuves. Les plaignants ont également procédé à des tests pour prouver la défaillance du système de gestion des bagages perdus.

Les juges ont considéré que l'action collective était parfaitement valable, mais au-delà, qu'elle a permis de mettre en lumière des négligences de la compagnie aérienne dans le traitement des bagages. L'action de groupe constitue une innovation en matière de constitution des preuves.

B. Le traitement rapide des petits litiges entre le transporteur aérien et son passager

1. La saisine du juge de proximité pour les dommages inférieurs à 4000 euros

Les litiges non corporels qui opposent le transporteur aérien et son passager sont limités par

¹²³¹ Claude LIENHARD, op., cit, p.147.

¹²³² Hutchinson v. British Airways PLC, 2009 US Dist. Lexis 28881 (EDNY 2009), Paul B. LARSEN, Aviation law, op., cit, p.746-754.

des plafonds ou correspondent à des montants forfaitaires en application du règlement n°261/2004.

En matière de perte de bagages, sous l'empire de la Convention de Montréal, le plafond est de 1113 DTS soit 1260 euros. Les indemnités forfaitaires en cas de retard important ou d'annulation de vol ne dépassent pas 650 euros. Il en va de même des problèmes concernant les options contractuelles pré-cochées sur le site interne du transporteur, les sommes réclamées ne sont pas conséquentes, notamment en raison de la baisse croissantes des billets d'avion.

Le droit français a mis en place les juridictions de proximité pour ces petits litiges du quotidien, afin de garantir une bonne administration de la justice.

Le juge de proximité a été institué par la loi du 9 septembre 2002¹²³³, il connaît en matière civile et en dernier ressort des actions personnelles ou mobilières jusqu'à 4000 euros, pour les demandes indéterminées qui ont pour origine l'exécution d'une obligation dont le montant n'excède pas 4000 euros¹²³⁴.

L'objectif est d'offrir une justice rapide et peu onéreuse pour les justiciables, mais on constate qu'en matière d'action en responsabilité contre le transporteur aérien, le juge de proximité a du mal à connaître le droit applicable, opérant une confusion entre le droit conventionnel et le droit communautaire.

2. Le problème de la maîtrise du droit conventionnel et du droit communautaire par le juge de proximité

L'existence de plusieurs sources applicables à la responsabilité du transporteur aérien est une difficulté sérieuse pour le juge de proximité, même pour de petits litiges.

Dans l'affaire du vol Air Algérie Paris-Annaba-Paris¹²³⁵, le passager avait raté sa correspondance SNCF pour Vierzon suite à un retard de la compagnie algérienne. Il réclame l'application du règlement n°261/2004 au juge de proximité qui prévoit une indemnisation forfaitaire de 250 euros ainsi qu'une somme de 100 euros pour les divers frais engendrés par le retard. Le montant total demandé n'excède pas 350 euros, d'où la compétence du juge de proximité. Ce dernier appliqua le règlement n°261/2004. La Cour de cassation ne pouvait aller dans une jurisprudence contraire à l'arrêt Emirates de la CJUE du 10 juillet 2008 que nous avons eu l'occasion d'étudier. En effet, la Haute juridiction communautaire avait

1233 Loi n°2002-1138 du 9 septembre 2002, JO 10 septembre 2002 p.14934.

1234 Maylis DOUENCE, Marc AZAVANT, *Institutions juridictionnelles*, éd. Cours Dalloz, 2010p.112, n°138.

1235 Philippe DELEBECQUE, *Vol Air Algérie Paris-Annaba-Paris : le règlement passagers ne s'applique pas*, Revue de droit des transports n° 1, Janvier 2013, comm. 7

considéré que le règlement était inapplicable lorsque le passager est sur un voyage aller-retour dans lequel il part d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre, et qu'il regagne cet aéroport sur un vol au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers. La Cour de cassation a écarté à juste titre l'application du règlement, le juge de proximité aurait dû se fonder sur les précédents de la Cour de justice des communautés, ce qui n'est pas forcément évident pour lui. Dans cette espèce, il fallait se positionner sur le droit conventionnel pour obtenir une indemnisation. L'Algérie n'étant pas signataire de la Convention de Montréal, le passager pouvait légitimement obtenir une indemnisation au regard de la Convention de Varsovie pour le dommage subi, c'est-à-dire sur les 100 euros réclamés au titre des frais divers.

Une autre affaire montre la vulnérabilité du juge de proximité face à la complexité du droit applicable en matière de responsabilité du transporteur aérien.

Dans une décision du 25 juin 2009, la Cour de cassation relève une erreur importante commise par la juridiction de proximité de Nancy. En l'espèce, un passager avait subi une avarie de son bagage ; pour accéder à la demande d'indemnisation, le juge applique la Convention de Montréal.

La décision de la juridiction de proximité est cassée au motif que le texte visé pour la réparation du préjudice subi est inapplicable sur un vol Metz-Constantine¹²³⁶.

La juridiction de proximité est certes à même de traiter des petits litiges, mais il n'en reste pas moins que derrière ces sommes peu importantes se cachent de véritables enchevêtrements de droits applicables.

Le forum shopping reste une pratique courante dans les actions contre le transporteur aérien, mais il devient difficile de saisir les juridictions américaines en raison de leur forte propension au forum non conveniens. La rationalisation de l'action du passager s'inscrit dans une vision consumériste du droit, au même titre que son transport. Ce chapitre a mis en évidence une autre réalité, la difficulté et la lenteur de l'action contre le transporteur aérien pour des sommes parfois dérisoires. Le développement des règlements extrajudiciaires paraît être une des solutions envisageables pour résoudre les litiges entre le transporteur aérien et son passager.

1236 Cass. 1re civ., 25 juin 2009, n° 08-14.213,

Chapitre 8 : Les règlements alternatifs des litiges entre le transporteur aérien et son passager

Dans le chapitre précédent, il nous a été permis de voir que le recours du passager devant les juridictions était un véritable parcours du combattant, notamment lorsqu'il saisit des juridictions étrangères avec le risque qu'elles se déclarent incompétentes. Une communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil du 21 juin 2000 sur « *La protection des passagers aériens dans l'Union européenne* » met en avant le mécontentement des passagers dans le traitement de leurs plaintes, mais au-delà, une difficulté importante pour régler les litiges. En effet, il y a peu d'intérêt à aller devant des juridictions pour réclamer de petites sommes, d'où la nécessité de développer des recours alternatifs. Encore faut-il que des mécanismes existent au sein de chaque Etat membre.

Le règlement extrajudiciaire des litiges (REL) désigne les moyens de recours extrajudiciaires pour régler des litiges. Les organes en charge des règlements extrajudiciaires des litiges sont des tiers qu'on appelle conciliateurs, médiateurs, ou offices des réclamations, qui proposent une solution amiable du litige ou réunissent les parties pour trouver une issue non-juridictionnelle. Ces recours doivent être envisagés uniquement dans le règlements des litiges matériels.

Pour les dommages corporels, le Ministère de la Justice s'est intéressé au développement des conventions amiables d'indemnisation en matière d'accident collectifs.

Dans le cas des dommages non corporels, le règlement judiciaire des petits litiges ne présente que peu d'intérêt pour les passagers ; au contraire, il est une source de non revendication des droits (Section 1). En matière d'atteintes corporelles ou de décès, où une action en justice est souvent longue et les indemnisations arrivant ne correspondent pas à l'effort fourni par les victimes ou leurs ayants-droits, le règlement amiable ou transactionnel apparaît comme une délivrance (Section 2).

Section 1 : Les règlements extrajudiciaires des litiges non corporels

Le droit conventionnel n'a pas cherché à instaurer des modes alternatifs de règlements entre le transporteur aérien et son passager. L'article 34 de la Convention de Montréal prévoit le recours à l'arbitrage des parties à un contrat de transport de fret, seulement s'ils l'ont stipulés

« que tout différend relatif à la responsabilité du transporteur en vertu de la présente convention sera réglé par arbitrage ». Par ailleurs, l'article 34§2 dispose que *la procédure d'arbitrage se déroulera, au choix du demandeur, dans l'un des lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 33* », mais au delà, l'arbitre ou le tribunal arbitral devra appliquer les dispositions du droit conventionnel.

Il n'existe pas de disposition équivalente pour le passager ; on en déduit que le transporteur aérien ne sera pas en mesure de stipuler dans ces conditions générales de transport que le litige sera porté devant une juridiction arbitrale. En effet, l'arbitrage est un mode de résolution des litiges qui ne convient pas aux passagers¹²³⁷. Le droit communautaire souhaite mettre fin au déséquilibre existant dans la revendication des droits des passagers. Le traitement des plaintes a été laissé à la libre appréciation des compagnies aériennes (1§), mais les différents rapports de la Commission tendent à l'instauration d'un régime commun au droit de la consommation (2§)

1§ Le traitement systématique des plaintes des passagers aériens

Il convient de voir les mécanismes actuels de traitement des plaintes par le transporteur aérien (A), puis de s'intéresser aux propositions du droit communautaire pour renforcer ces pratiques (B).

A. La résolution des litiges par le transporteur aérien

1. Les origines du principe de traitement des plaintes par les compagnies aériennes

Les passagers qui ne sont pas satisfaits font des réclamations au près du transporteur aérien. La Commission avait lancé une consultation en 2000 ; des associations de passagers aériens avaient fait part de leurs mécontentement concernant le traitement des plaintes¹²³⁸. La Communication a proposé l'instauration d'un « *code volontaire* ». Ce procédé a déjà été évoqué dans le cadre de la surréservation en 1991 : avec le système de compensation, les compagnies aériennes devaient établir la liste des passagers prioritaires pour accéder à

¹²³⁷ I. H. Ph. DIEDERIKS-VERSCHOOR, P. MENDES DE LEON, op., cit, p.199, R. H MANKIEWCZ, *The liability regime of the international air carrier*, 1981.

¹²³⁸ COM (2000) Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil du 21 juin 2000, Protection des passagers aériens dans l'Union européenne, p.22, n°51-53.

l'aéronef et qui ne doivent pas faire l'objet d'un refus d'embarquement. La Commission avait demandé aux transporteurs aériens de s'organiser librement mais avec des instructions européennes. La Commission réclame dès le début, une simplification et une systématisation des procédures de traitement des plaintes. Très vite, elle envisage dans un souci d'amélioration un système de règlement alternatif des différends, avec une mission de médiation qui sera confiée aux autorités nationales ou à la Commission afin de faciliter la résolution des petits litiges¹²³⁹. Cette solution coïncide avec la résolution du Conseil sur un réseau européen d'organes nationaux chargés de la résolution extrajudiciaire des litiges de consommation le 13 avril 2000¹²⁴⁰. L'assimilation des litiges entre le transporteur aérien et son passager à des litiges de consommation permet à la Commission d'envisager son applicabilité pour les voyageurs aériens.

Par ailleurs, la Commission n'abandonne pas l'idée de contraindre les compagnies aériennes à organiser le traitement des plaintes. Le cabotage, l'ouverture à la concurrence des compagnies aériennes, les alliances commerciales, les partages de code ont permis à des compagnies communautaires et autres de desservir l'Europe, la Commission s'est interrogée sur les litiges entre des passagers situés dans un État membre et une compagnie aérienne située dans un autre État.

La question des plaintes transfrontalières fait débat : faut-il laisser le soin aux compagnies aériennes d'organiser un réseau unique de traitement des plaintes pour toute la Communauté, ou au contraire mettre en place un organe de contrôle communautaire chargé de veiller aux traitements des plaintes ?

En 2000, La Commission n'est pas très intrusive, elle recherche une implication volontaire des compagnies aériennes pour la résolution des plaintes des passagers.

2. Le contrôle du traitement des plaintes par les organismes nationaux chargés de l'application du règlement n°261/2004

L'article 16 du règlement n°261/2004 dispose que :

« 1. Chaque État membre désigne un organisme chargé de l'application du présent règlement en ce qui concerne les vols au départ d'aéroports situés sur son territoire ainsi que les vols à destination de ces mêmes aéroports et provenant d'un pays tiers. Le cas échéant, cet

¹²³⁹ Ibid.

¹²⁴⁰ Cette résolution sera la première d'une longue série de résolution sur les RAD, la dernière en date est celle du 25 octobre 2011 du Parlement européen sur les Modes alternatifs de résolution des conflits dans les affaires civiles, commerciales et familiales (2011/2117(INI))

organisme prend les mesures nécessaires au respect des droits des passagers. Les États membres notifient à la Commission l'organisme qui a été désigné en application du présent paragraphe.

2. Sans préjudice de l'article 12, tout passager peut saisir tout organisme désigné en application du paragraphe 1, ou tout autre organisme compétent désigné par un État membre, d'une plainte concernant une violation du présent règlement survenue dans tout aéroport situé sur le territoire d'un État membre ou concernant tout vol à destination d'un aéroport situé sur ce territoire et provenant d'un pays tiers.

En France, l'organisme chargé de l'application du règlement est la Direction Générale de l'Aviation Civile. L'article 16§2 autorise la DGAC à accueillir les plaintes des passagers sur l'application du règlement n°261/2004¹²⁴¹.

Une communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil du 11 avril 2011 sur l'application du règlement (CE) n°261/2004 a mis en évidence le rôle peu dissuasif des ONA, mais surtout des différences dans le traitement des plaintes des passagers, des délais de réponses anormalement longs, mais surtout la nature non contraignante des avis qu'ils émettent. La Commission relève que la grande majorité des passagers sont insatisfaits de leurs recours auprès des ONA¹²⁴². L'éruption volcanique ainsi que les événements météorologiques de 2010 ont accru les plaintes des passagers vers les ONA. La Commission impute ces faiblesses des ONA au règlement n°261/2004 lui-même, mais également à la réglementation internes des États membres en matière de protection des consommateurs. En effet, le règlement ne donne pas de définition du traitement des plaintes. La DGAC affiche sur son site internet un délai de traitement de 4 à 6 mois, elle rappelle aux passagers qu'ils doivent préalablement formuler une plainte aux transporteurs aériens. Par ailleurs, la DGAC a mis à disposition des passagers un formulaire unique de réclamation intitulé Assistant « Réclamation des passagers »¹²⁴³.

Cette pratique des ONA est insatisfaisante. C'est pour ces raisons que la Commission demande aux États membres d'instaurer des voies de recours privées efficaces au niveau national, comme par exemple la mise en place d'organes d'arbitrage ou de médiation qui doivent aider les passagers à obtenir rapidement et à moindre frais une décision contraignante de réparation¹²⁴⁴.

En effet, les règlements extrajudiciaires des litiges rendraient le règlement n°261/2004 très

1241 Plus précisément il s'agit de la Direction du transport aérien, Mission du Droit des passagers, qui réceptionnent les plaintes des passagers aériens

1242 COM (2011) 174 final, Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur l'application du règlement (CE), SEC(2011) 428 final, p.6-7

1243 Disponible sur <http://www.developpement-durable.gouv.fr>, enquêteur.dgac

1244 COM (2011) 174 final, p.12 n°3.3

efficace, les passagers sachant qu'ils passeraient devant un médiateur revendiqueraient leurs droits.

Les systèmes des ONA est à critiquer à sa source, la Commission ne devait-elle pas créer un organisme européen qui serait en charge du traitement des plaintes des passagers communautaires ?

Les différences de traitements des plaintes sont considérables entre les États membres. Cette situation est profitable aux transporteurs aériens.

B. La proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement n°261/2004 du 13 mars 2013 :Vers une amélioration du traitement des réclamation et plaintes des passagers.

1. L'amélioration du traitement des plaintes et des réclamations par une obligation d'information des transporteurs aériens

Cette proposition de modification du règlement n°261/2004 du 13 mars 2013 tire les leçons des communications de la Commission sur le rôle dévolue aux ONA et au code volontaire laissé aux compagnies aériennes pour établir un traitement uniforme des litiges.

L'article 16 bis exige *« qu'au moment de la réservation, les transporteurs aériens fournissent aux passagers des informations sur les procédures de traitement des réclamations et des plaintes*

*qu'ils appliquent en ce qui concerne les droits énoncés dans le présent règlement, et communiquent les adresses de contact auxquelles les passagers peuvent envoyer leurs réclamations et plaintes, notamment par des moyens de transmission électroniques. Le transporteur aérien informe également les passagers du ou des organismes compétents pour le traitement de leurs plaintes »*¹²⁴⁵.

L'obligation d'information du transporteur aérien se trouve une nouvelle fois au centre des préoccupations du législateur. En effet, l'absence d'information sur le traitement des plaintes et des voies de recours extrajudiciaires profite au transporteur aérien. Cette nouvelle obligation d'information se superpose avec la précédente qui contraignait déjà le transporteur aérien à

1245 COM(2013) 130 final, Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 261/2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, ainsi que le règlement (CE) n° 2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages

informer le passager du droit applicable. Si le règlement des droits des passagers avait vocation à s'appliquer, le transporteur mentionnerait les mesures standardisées de prise en charge, d'assistance et d'indemnisation. La nouveauté de cette obligation d'information suppose que la compagnie aérienne a mis en place une ligne spéciale des réclamations. A la lumière de cette disposition, on pense que le transporteur aérien qui dessert la Communauté ne pourra présenter comme une ligne dédiée un simple service de relation clientèle. Par ailleurs, l'article 16 bis s'adapte à la nouvelle pratique des passagers aériens qui réservent leurs billets d'avion sur internet. Le transporteur aérien devra communiquer des adresses électroniques des services en charge du traitement des plaintes et des réclamations. Et pour finir, l'article 16 bis contraint les transporteurs aériens à fournir la liste des organismes compétents pour le traitement des plaintes. Sur ce point, la proposition ne donne pas d'information complémentaires sur ces organismes. Il convient de se référer aux organismes européens chargés de la protection des consommateurs ; c'est le cas du réseau des centres européens de consommateurs (ECC-Net) qui sont présents dans tous les pays de l'Union européenne, qui regroupent les centres européens des consommateurs¹²⁴⁶. La mission du ECC-Net est d'assurer une coopération étroite entre les consommateurs et les commerçants établis dans différents pays de l'UE dans la résolution de leurs litiges. Chaque CEC traite des plaintes des consommateurs ; ils sont financés par la Commission européenne et les États membres. Le fait de contraindre les compagnies aériennes à informer les passagers sur les CEC est une innovation majeure pour le droit des passagers aériens.

2. La rationalisation du traitement des plaintes et des réclamations des passagers.

a) Les résolutions de l'IATA contenues dans le Passenger Services Conference Resolutions

Les compagnies aériennes avaient déjà commencé à rationaliser le traitement des plaintes avec des lignes dédiées aux réclamations ou confondues avec le service relations clients.

A la lecture des conditions générales de Transport, il n'y aucune mention ou référence aux procédures de réclamation. Par exemple, la compagnie aérienne Air France explique qu'en cas de dommage, « *toutes réclamations ou actions mentionnées aux paragraphes 20.1 et 20.2 ci-dessus doivent être faites par écrit, dans les délais indiqués* »¹²⁴⁷. Le passager n'est pas

¹²⁴⁶ http://ec.europa.eu/consumers/ecc/about_ecc_fr, Le ECC-net a publié un rapport intitulé *Alternative Dispute. Resolution in the air passenger rights*, qui met en évidence l'intérêt d'un tel dispositif dans le secteur aérien tant pour les passagers aériens que les compagnies aériennes. Les ADR sont un moyen économique de résoudre les litiges, mais surtout d'éviter de donner aux ONA une compétence pour traiter des litiges car peu efficaces.

¹²⁴⁷Article **20.3.** des conditions générales de transport, Air France, <http://www.airfrance.fr>

informé du service de la compagnie à contacter. L'IATA a mis en place des résolutions en matière de réclamations. Par exemple les résolutions 1739 et 1473e *sur les procédures de réclamations en matière de bagages*, expliquent comment la demande de plainte doit être formulée en matière de dommages aux bagages.¹²⁴⁸,

Le Property Irregularity Report, appelé PIR dans la pratique des compagnies aériennes, est rempli par le passager qui constate que son bagage est détérioré ou a subi une avarie et en cas de perte. Il ne s'agit pas d'une plainte, mais d'un rapport qui se rapproche plus d'un constat de la compagnie aérienne établissant que le bagage a subi un dommage. Le PIR contient un imprimé d'inventaire, ainsi que le numéro local du Service d'Assistance Bagage de la compagnie aérienne.

Le PIR permet de mettre en mouvement la première phase de la réclamation. Ensuite le passager dispose d'un numéro de réclamation. La proposition de modification du règlement (CE) n°2027/97 du 13 mars 2013 a inséré dans son article 2§1 l'obligation pour le transporteur aérien de fournir aux passagers dans les aéroports des formulaires PIR pour permettre l'introduction de plainte immédiatement après avoir constaté la détérioration ou le retard des bagages¹²⁴⁹. Après avoir été accepté par la compagnie aérienne, le législateur a considéré que ce PIR avait valeur de plainte au regard de la Convention de Montréal.

b) Les délais de protestations de la Convention de Montréal ; une incitation à la résolution alternative des litiges.

L'article 31 de la Convention de Montréal instaure des délais de protestation en matière de marchandises et de bagages. Pour les bagages détériorés ou avariés, le passager dispose d'un délai de sept jours pour les bagages enregistrés, en cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les vingt et un jours à dater du jour où le bagage aurait du être remis.

Ces délais de protestations sont distincts du délai d'action de deux ans mis en place pour intenter une action en responsabilité contre le transporteur aérien¹²⁵⁰. Ces délais permettent d'instaurer une première tentative de dialogue avec le transporteur aérien pour résoudre le litige. La doctrine voit ces délais seulement dans leurs conséquences. S'ils ne sont pas

1248 Passenger Services Conference Resolutions Manual (PSCRM), résolutions 1739 on Passenger/Baggage Reconciliation Procedures, p. 1049, 1743e*on Baggage Irregularity Report p.1095, and 1751*Interline Baggage Claim p.1207

1249 COM(2013) 130 final, Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages, modification de l'article 3§2 du règlement n°2027/97

1250 Article 35 de la Convention de Montréal.

respectés, ils entraînent l'irrecevabilité de l'action en responsabilité du transporteur aérien. Mais ces délais doivent être davantage perçus comme une première approche de conciliation, dans la mesure où ils ne concernent que des dommages de faible importance.

Par exemple, la compagnie Air France a mis en place *un service des bagages* au sein de quelques aéroports afin de traiter les PIR. En cas de détérioration, la compagnie aérienne peut envoyer les passagers vers des maroquinerie agréées afin de faire effectuer les réparations nécessaires. La prise en charge du bagage par la compagnie et sa réparation est un mode alternatif de résolution des litiges. Si le bagage n'est pas réparable, la compagnie aérienne fournit des chèques à utiliser dans une maroquinerie agréée. Ces petites attentions servent à satisfaire le passager aérien, mais au-delà, à lui éviter une action devant les tribunaux.

c) Les nouveaux délais de protestation instauré par l'article 16 bis 2 de la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement n°261/2004 du 13 mars 2013

« Le passager qui souhaite déposer une plainte auprès du transporteur aérien en ce qui concerne ses droits au titre du présent règlement l'introduit dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle le vol a été effectué ou était prévu. Dans un délai de sept jours après réception de la plainte, le transporteur confirme au passager qu'il a reçu sa plainte. Dans un délai de deux mois après réception de la plainte, le transporteur fournit une réponse complète au passager ».

L'objectif d'un règlement alternatif des litiges est la rapidité donnée aux traitements des plaintes ; le fait d'informer le passager du traitement de sa plainte montre la volonté de rationaliser et systématiser les plaintes des passagers dans un circuit commun.

L'aspect le plus novateur de cette disposition concerne l'obligation du transporteur aérien de répondre aux passagers dans un délai de deux mois. L'obligation de réponse est différente de l'obligation de trouver une solution. Cet article manque d'ambition quant au traitement même de la plainte par la compagnie aérienne ; une réponse à un courrier n'est pas synonyme de solution apportée aux litiges. On peut légitimement craindre une pratique du transporteur aérien de fausses correspondances simplement pour ne pas se trouver en faute au regard de ce futur règlement.

La CEC a considéré que ces délais courts étaient un avantage pour le passager, afin qu'il puisse avoir rapidement la position de la compagnie aérienne sur le litige¹²⁵¹. En effet, si le

1251 Prise de position du Centre européen de la Consommation sur la proposition de modification du règlement n°261/2004,p.15 disponible <http://www.europe-consommateurs.eu>,

passager n'est pas satisfait, il aura toujours la possibilité de saisir les juridictions compétentes au regard de la Convention de Montréal. Si on se place sur un litige classique de perte de bagage, le passager est fixé dans un délai de deux mois, ce qui n'entame pas son délai d'action de deux ans prévu à l'article

35 de la Convention de Montréal. Cette proposition apporte une nouvelle vision des rapports entre le transporteur aérien et de son passager, favorisant le dialogue et la médiation. Ces mesures n'étant pas encore en vigueur au sein de l'Union européenne, il convient de s'intéresser aux modes de résolution des litiges existant en matière de consommation, qui peuvent bénéficier aux passagers aériens.

2§. L'utilisation des modes extrajudiciaires de résolutions des litiges de consommation aux passagers aériens.

La Commission européenne fournit un travail considérable pour inciter les États membres à instaurer des modes alternatifs de résolution des conflits en matière de litiges transfrontaliers de consommation (A). Suite à l'éruption volcanique en 2010, le législateur français a choisi d'instituer de manière durable un médiateur (B).

A. Les modes de résolutions des litiges de consommation transfrontaliers

1. L'importance des litiges transfrontaliers en matière de transport aérien

Le transport aérien est par essence international ; l'existence d'un litige transfrontalier entre un transporteur aérien et son passager est plus que naturel. En effet, ces organismes en charge de la résolution des litiges ont une compétence liée à la nationalité du transporteur aérien tandis que les ONA sont compétents territorialement pour les incidents survenus sur leurs territoires.

Prenons le cas suivant : un passager aérien français est victime d'une annulation de vol sur son vol retour Copenhague-Paris avec une compagnie aérienne française. Le passager fera appel à un organisme extrajudiciaire de résolution des litiges de son pays, ce qui ne pose pas de difficulté car la compagnie aérienne est française. Mais l'incident a eu lieu au Danemark, l'ONA compétent sera danois pour connaître de l'affaire. La CEC a mis en lumière que la coopération entre les organismes de résolutions des litiges et les ONA appelés également

organismes chargé du contrôle doit être renforcée¹²⁵². La proposition de modification du règlement n°261/2004 doit envisager l'instauration d'un organe intermédiaire qui ferait la liaison entre ces litiges transfrontaliers. Cette faiblesse du système instauré en matière de transport aérien n'est pas un obstacle à l'utilisation des modes de résolution alternatifs des litiges. Le droit communautaire s'est doté en 2013 d'un véritable arsenal juridique pour promouvoir la protection des consommateurs.

2. Le règlement (UE) n° du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2013 relatif au règlement en ligne des litiges de consommation et la directive 2013/11/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2013 relative au règlement extrajudiciaire des litiges de consommation

a) Le règlement en ligne des litiges de consommation

Dans notre étude sur le contrat de transport aérien, nous avons vu que les passagers achètent de plus en plus leurs billets d'avions sur internet et des litiges peuvent naître lors de la formation de contrat.

L'article 1 du dit-règlement consacre la création d'une plate-forme européenne en ligne « *facilitant le règlement indépendant, impartial, transparent, efficace, rapide et équitable, par voie extrajudiciaire, des litiges en ligne entre consommateurs et professionnels* »¹²⁵³.

Le règlement s'applique « *au règlement extrajudiciaire de litiges concernant des obligations contractuelles découlant de contrats de vente ou de service en ligne entre un consommateur résidant dans l'Union et un professionnel établi dans l'Union, par l'intermédiaire d'une entité de REL figurant sur la liste établie conformément à l'article 20, paragraphe 2, de la directive 2013/11/UE et au moyen de la plate-forme de RLL* »¹²⁵⁴. Nous avons vu que les billets d'avion achetés en ligne sont des contrats conclus à distance, donc ce règlement est parfaitement applicable en cas de litige entre un transporteur aérien et un passager.

Le règlement explique que la plate-forme sera gérée par la Commission européenne, mais au-delà qu'elle va constituer « *un guichet unique pour les consommateurs et les professionnels souhaitant régler, par voie extrajudiciaire, des litiges relevant du présent règlement. Elle consiste en un site internet interactif accessible en ligne et gratuitement dans toutes les*

¹²⁵² Ibid, p.26.

¹²⁵³ Le règlement (UE) n° du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2013 relatif au règlement en ligne des litiges de consommation et modifiant le règlement (CE) n°2006/2004 et la directive 2009/22/CE (règlement relatif au RLLC), JOUE du 18 juin 2013, L.165/1.

¹²⁵⁴ Ibid, article 2§1

langues officielles des institutions de l'Union »¹²⁵⁵. Attention, ce règlement instaure seulement une interface pour permettre la résolution en ligne des litiges, c'est un espace virtuel qui collecte les plaintes des consommateurs ou des professionnels, mais surtout permet d'identifier les REL compétents. Ce système permet avant tout de centraliser les réclamations et de systématiser les recours en matière de consommation.

Chaque plainte introduite en ligne sera redirigée vers le REL compétent, ce qui évitera aux consommateurs de chercher les REL.

Ce règlement présente un avantage considérable pour le traitement des litiges nés lors de l'achat du billet d'avion sur internet, mais plus encore cette interface facilite le traitement des litiges transfrontaliers. Un passager qui achète un billet sur internet pour un vol Paris-Berlin avec une compagnie irlandaise avait du mal à cerner la juridiction compétence, encore moins l'organisme chargé de la résolution de son litige à l'amiable. Cette plate-forme permettra aux passagers de saisir de manière efficace le REL compétent. De plus, le règlement a souhaité contraindre les professionnels présents en ligne à une obligation d'information des consommateurs de l'existence de cette plate-forme pour le règlements des litiges en ligne¹²⁵⁶. L'objectif mis en avant par le règlement est d'apporter une solution au litige dans les trente jours à compter de l'introduction de la plainte.

Ce règlement ne sera pleinement efficace pour les passagers aériens qu'avec une collaboration plus étroite des États membres dans la mise en place des organismes extrajudiciaires.

b) La directive 2013/11/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2013 relative au règlement extrajudiciaire des litiges de consommation

La directive intervient pour réduire les disparités entre les États membres dans la mise en place des organismes chargés du règlement extrajudiciaire des litiges¹²⁵⁷. Cette carence est de nature à freiner les achats de biens ou de services transfrontaliers compte tenu de l'ensemble de mesures permettant un recours du consommateur contre le professionnel étranger¹²⁵⁸.

L'article premier de la directive justifie son intervention afin que « *les consommateurs puissent, à titre volontaire, introduire des plaintes contre des professionnels auprès d'entités appliquant des procédures de règlement extrajudiciaire des litiges indépendantes,*

¹²⁵⁵ Ibid, article 5§2.

¹²⁵⁶ Ibid article 14, notamment en mettant un lien permettant d'accéder à partir du site du professionnel à la plateforme.

¹²⁵⁷ La directive 2013/11/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2013 relative au règlement extrajudiciaire des litiges de consommation et modifiant le règlement (CE) n°2006/2004 et la directive 2009/22/CE (directive relative au RELC), Considérant n°6.

¹²⁵⁸ Ibid Considérant n°8

impartiales, transparentes, efficaces, rapides et équitables ».

La directive s'applique « *aux procédures de règlement extrajudiciaire des litiges nationaux et transfrontaliers concernant les obligations contractuelles découlant de contrats de vente ou de service conclus entre un professionnel établi dans l'Union et un consommateur résidant dans l'Union, qui font intervenir une entité de REL, laquelle propose ou impose une solution, ou réunit les parties en vue de faciliter la recherche d'une solution amiable* »¹²⁵⁹.

La directive donne une définition extensive du contrat de service, ce qui permet d'y intégrer le contrat de transport aérien : il s'agit de « *tout contrat autre qu'un contrat de vente en vertu duquel le professionnel fournit ou s'engage à fournir un service au consommateur et le consommateur paie ou s'engage à payer le prix de celui-ci* »¹²⁶⁰. La définition du litige transfrontalier offre au passager la garantie de recourir à un règlement extrajudiciaire de son différent avec le transporteur. La directive le considère comme tout « *litige de nature contractuelle découlant d'un contrat de vente ou de service, lorsque le consommateur, au moment de sa commande de biens ou de services, réside dans un État membre autre que celui du lieu d'établissement du professionnel* »¹²⁶¹.

Lors du livre Vert sur les modes alternatifs de résolution des conflits relevant du droit civil et commercial du 19 avril 2002, la Commission avait mis en évidence la nécessité d'instaurer un organisme de règlements extrajudiciaire des litiges en matière de transports¹²⁶².

Comme la directive l'explique, c'est aux États membres de procéder à un état des lieux des organismes chargés des médiations et conciliations. En matière de transport, il existe quelques organismes chargés de recueillir les plaintes des passagers et de tenter une médiation avec le transporteur aérien.

B. Les modes de résolutions alternatifs mise en place en droit interne pouvant bénéficier aux passagers aériens

1. Le médiateur Voyages annulés Volcan

Suite à l'éruption volcanique en 2010, le gouvernement avec l'Institut national de la Consommation ont mis en place un guichet unique pour recueillir les plaintes des passagers dans le cadre de cet événement exceptionnel. Cette organisme temporaire de médiation n'intervient que dans les cas où les passagers qui ont préalablement saisi le transporteur aérien

¹²⁵⁹ Ibid Article 2§1

¹²⁶⁰ Ibid, Article 4§1d).

¹²⁶¹ Ibid, Article 4§1f).

¹²⁶² COM(2002) 196 final livre Vert sur les modes alternatifs de résolution des conflits relevant du droit civil et commercial du 19 avril 2002.

n'ont reçu aucune réponse.

Cette cellule était chargée de confronter les demandes de chacune des parties afin de trouver une solution optimale compte tenu des circonstances exceptionnelles.

Pour les litiges transfrontaliers, le Centre Européen des Consommateurs France a demandé sa participation au service de médiation pour la résolution à l'amiable des nombreux litiges survenus suite à l'annulation des voyages. A ce jour, il n'existe aucun rapport sur les plaintes traitées par cette cellule de médiation, ce qui est très regrettable compte tenu de l'ampleur de l'événement. L'absence de données sur le nombres de plaintes accueillies et celles qui ont conduit à une résolution du litige ne permet pas de savoir si ce médiateur a rempli pleinement sa mission. Le silence des compagnies aériennes sur les indemnisations des frais générés par les annulations a conduit en réalité à l'abandon des poursuites pour une grande partie des passagers.

Mais cette cellule a permis d'instituer de manière durable un médiateur en charge du tourisme et du voyage.

2. Le Médiateur Tourisme et Voyage

Le Médiateur Tourisme et Voyage a été institué en 2012 après le prolongement du Médiateur Voyages annulés Volcan. Ce service de médiation résulte de la signature d'une charte commune entre le Syndicat national des agences de voyages, l'Association de tour-opérateurs et la Fédération nationale de l'aviation marchande, qui vont former l'association de la Médiation du Tourisme et du Voyage. Le MTV est soumis à l'ordonnance du 16 novembre 2011, qui fixe le cadre général à la médiation¹²⁶³.

Le médiateur Jean-Pierre Teyssie nommé par l'association de la Médiation du Tourisme et du Voyage exerce ses fonctions de manière indépendante. Pour des questions d'éthique et d'impartialité, il ne fait partie d'aucune compagnie de transport aérien, de tourisme ou de voyage. L'ordonnance du 16 novembre 2011 soumet le médiateur à une obligation de confidentialité sur l'ensemble des dossiers qu'il est amené à traiter dans le cadre de la médiation.

La compétence du MTV est étendue, elle concerne tous les litiges opposant un client à un fournisseur de services de transport aérien, de voyage ou de tourisme¹²⁶⁴. Ce qu'on pouvait

1263 Ordonnance n° 2011-1540 du 16 novembre 2011 portant transposition de la directive 2008/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 sur certains aspects de la médiation en matière civile et commerciale, publié au JO le 18 novembre 2011.

1264 <http://www.mtv.travel/>

craindre dans l'intitulé de sa fonction, c'est une intervention exclusivement en matière de voyage à forfait, mais ce n'est pas le cas. Le médiateur a une visibilité importante sur internet, ce qui est un avantage considérable pour les passagers qui s'estiment lésés par une compagnie aérienne.

Dans un premier temps, comme dans toute médiation en matière de consommation, le passager doit prendre contact avec le service des réclamations des plaintes. S'il saisit le médiateur avant d'avoir effectué cette démarche, sa demande sera irrecevable. Si on se place dans le contexte du futur article 16 bis de la proposition de modification du règlement n°261/2004, le passager devra laisser un délai de deux mois avant de saisir le médiateur.

Ce médiateur s'inscrit dans une complémentarité avec le futur du règlement n°261/2004 rénové.

Mais attention, le médiateur n'est compétent que pour traiter des litiges avec une compagnie aérienne adhérente d'une des organisations signataires de la Charte de Médiation. Le Syndicat des compagnies aériennes autonomes (SCARA) signataire de la Charte regroupe un certain nombre de compagnies françaises¹²⁶⁵. La compagnie Easyjet a signé récemment cette Charte de Médiation.

Si la compagnie aérienne partie au litige n'est pas membre d'une organisation signataire, il est possible de recourir au MTV seulement si le transporteur accepte une médiation conventionnelle.

Le médiateur s'engage à fournir au passager aérien une réponse dans un délai de 60 jours à compter de sa saisine. Le principe de règlement extrajudiciaire des litiges entre le transporteur aérien et son passager prend tout son sens avec la création de ce médiateur. L'avis du médiateur n'empêche pas le passager de pouvoir saisir une juridiction compétente au regard de l'article 33 de la Convention de Montréal ou 28 de la Convention de Varsovie. Le recours à la médiation conduit à la suspension des délais de prescription, ce qui est un avantage non négligeable malgré la rapidité des avis rendus par le médiateur. Un rapport sur l'activité du MTV a été publié en 2013 ; sur les 822 saisines, seules 388 ont été déclarées recevables et 305 avis ont été rendus¹²⁶⁶. Ces chiffres montrent que certains litiges ont été résolus avant même que le médiateur ait rendu sa décision, ce qui est une avancée importante des professionnels dans le traitement des plaintes des consommateurs. Sur les 305 avis rendus, 85,1% ont été acceptés par les parties¹²⁶⁷. Le rapport met en évidence la part importante des litiges liés au transport aérien : il représente 41,1% des plaintes déposées. Parmi les dommages revendiqués,

1265 Sauf le groupe Air France-KLM.

1266 Rapport annuel 2012 du Médiateur du Tourisme et du Voyage, p.10

1267 Ibid.

l'annulation de vol, le surbooking, des prestations contractuelles non fournies ou imposés et les bagages. Ces plaintes sont confrontées à la dimension internationale et communautaire du transport aérien. Le médiateur n'indique pas les suites données aux réclamations résultant de litiges transfrontaliers.

La création d'un médiateur du tourisme et du voyage est une avancée importante pour permettre des règlements extrajudiciaires des petits litiges. Néanmoins, sa mission est limitée territorialement ; les passagers aériens qui subissent un litige avec une compagnie aérienne étrangère doivent se tourner vers les Centres européennes de consommation qui sont à même de diriger les consommateurs.

L'autorité de la qualité de service dans les transports (AQST) a été créée en février 2012¹²⁶⁸, elle a pour mission de fournir aux usagers une information sur l'évolution de la qualité de services dans les transports. Il s'agit d'une entité chargée de collecter des informations auprès des transporteurs en terme de ponctualité. L'AQST souhaite donner une nouvelle direction à son service en recherchant l'amélioration des dispositifs de traitement des réclamations au sein des entreprises de transport¹²⁶⁹.

3. L'émergence de « médiateurs privées » spécialisés dans le recouvrement des indemnités issues du règlement n°261/2004.

Les médiateurs sont inscrits sur une liste nationale. Les passagers qui souhaitent saisir un médiateur devront impérativement se référer à cette liste pour pouvoir bénéficier de la suspension du délai de deux ans. Les indemnisations forfaitaire et systématique du règlement n°261/2004 sont perçues par certains opérateurs comme des créances qu'ils se chargent de recouvrir au près des compagnies aériennes moyennant une commission¹²⁷⁰. Ces organismes se présentent comme des médiateurs, mais ils ne sont pas référencés comme tel. En se penchant sur les conditions générales de vente de Skymediator, on relève l'existence d'un mandat exclusif de la société pour la gestion de l'indemnisation, qui oblige le passager à refuser toute transaction avec la compagnie aérienne¹²⁷¹. Bien que le MTV soit saisi, les parties peuvent procéder à une transaction avant même qu'il ait statué. La question de la suspension du délai de deux ans n'est pas soulevée par ces opérateurs, qui n'ont pas la qualité

1268 Création de l'AQST, Décret n°2012 du 14 février 2012 portant création de l'AQST et du Haut comité de la qualité de service dans les transports., RFDAS 2012, p.39-44.

1269 Rapport d'activité de l'AQST 2012, p.4.

1270 Skymediator et Transindemnité.

1271 Article 3-5 CGV de Skymédiator, <https://fr.skymediator.com/>.

de médiateur. Ces sociétés agissent dans les mêmes conditions que les sociétés chargées du recouvrement de créance. Il est dès lors inapproprié de parler de médiation. Mais elles constituent une alternative à la résolution judiciaire des litiges entre le transporteur aérien et son passager. Ces sociétés reflètent également une dérive du système d'indemnisation forfaitaire du règlement n°261/2004.

Les règlements extrajudiciaires des litiges opposants le transporteur aérien et son passager ont un avenir certain. Le travail de la Commission européenne vise à promouvoir ce mode de résolution dans le cadre des droits des passagers aériens. La proposition de modification du règlement n°261/2004 ainsi que le règlement n°2027/97 prévoit une amélioration significative du traitement des réclamations par les compagnies aériennes pour les dommages matériels.

Les recours extrajudiciaires existent également en cas de préjudices corporels. Le développement des conventions d'indemnisation et des transactions montre l'intérêt de ces pratiques dans le cas d'une responsabilité du transporteur aérien.

Section 2 : Une tendance vers un règlement extrajudiciaire des dommages corporels subis par le passager

L'indemnisation du passager aérien en cas d'accident ne passe pas forcément par une décision de justice. Le développement du système assurantiel et la consécration d'une responsabilité objective du transporteur aérien rendent l'action judiciaire en réparation presque secondaire.

La réparation intégrale des préjudices subis s'est progressivement substituée à la recherche de la faute du transporteur aérien. Les grandes catastrophes aériennes affectent autant les victimes que l'opinion publique ; l'indemnisation des victimes s'inscrit dans une démarche d'apaisement et une volonté d'instaurer de nouveau une confiance des passagers dans leurs modes de transport.

Le droit interne française a mis en place des mécanismes permettant une indemnisation extrajudiciaire des victimes. Il s'agit de voir si ces moyens alternatifs sont suffisamment construits pour permettre une indemnisation des victimes d'accident aérien.

Cette réparation peut intervenir en amont de toutes les démarches judiciaires, on parlera alors de conventions d'indemnisation ou de médiation (1§), mais également au cours d'une action en justice, les victimes ou leurs ayants-droit acceptent une transaction avec le transporteur aérien (2§).

1§ Les conventions d'indemnisation en matière d'accident aérien

Le droit français a instauré une procédure obligatoire de règlement amiable en matière d'accident de la circulation, il convient d'étudier ce dispositif et d'envisager son adaptation aux accidents aériens (A). La prise en charge des accidents collectifs s'inscrit également dans une volonté d'améliorer le recours aux conventions d'indemnisation (B).

A. L'intérêt des conventions d'indemnisation amiables : étude comparative entre les accidents aériens et ceux de la circulation

1. La loi du 5 juillet 1985 sur les accidents de la circulation et la consécration de l'offre d'indemnisation par l'assureur

En cas d'accident de la circulation, l'assureur du responsable doit présenter une offre d'indemnisation à la victime. Cette offre doit répondre à un certain formalisme, elle peut être adressée à la victime ou à son conseil. Sur le fond, l'offre doit montrer une volonté ferme de l'assureur de contracter une offre, c'est-à-dire qu'elle doit être ferme, précise et complète. Mais au-delà, l'article L211-9 du code des assurances exige que l'offre mentionne tous les éléments constitutifs et indemnisables du préjudice.

La loi a également inscrit une obligation d'informer la victime de la somme de chacun des postes de préjudices, la part revenant aux tiers payeurs et la somme finale qui revient à la victime. Qu'après avoir accepté l'offre, l'assureur doit indiquer que la victime a la possibilité de se rétracter dans les 15 jours. A défaut, l'offre d'indemnisation sera considérée comme insuffisante¹²⁷².

Ces exigences de fond et de forme sont de nature à rassurer la victime dans la proposition d'une offre d'indemnisation. Ce système est le plus abouti en matière d'offre d'indemnisation des accidents liés aux moyens de transports. Nous allons voir que le transporteur aérien va prendre appui sur cette législation afin de proposer une offre d'indemnisation aux victimes ou à leurs ayants-droit.

2. L'offre d'indemnisation des assureurs du transporteur aérien

L'assurance aérienne est un univers opaque ; peu d'informations sont disponibles sur son

¹²⁷² Philippe LE TOURNEAU, op., cit, p. 1986 n°8249-1.

fonctionnement contrairement à l'assurance des transports terrestres. Marie-France Steinle-Feuerbach explique que les montants assurés dépassent la capacité d'un seul assureur, d'où le recours à des mécanismes de coassurance internationale et de réassurance mondiale¹²⁷³.

En France, un groupement d'intérêt économique a été créé pour faire face aux capacités d'assurance des transporteurs aériens. La Réunion aérienne est un groupement de six grands assureurs¹²⁷⁴.

Les compagnies aériennes souscrivent une « assurance individuelle automatique » au profit de leurs passagers et de leurs ayants-droit, elle garantit en cas d'accident au cours d'un transport aérien le versement des indemnités dues au regard du droit conventionnel¹²⁷⁵.

Cette assurance apporte renonciation à la victime et à ses ayants-droit en cas d'accident corporel d'engager en justice une action en responsabilité contre le transporteur aérien. Il s'agit d'une stipulation pour autrui, que la victime ou ses ayants-droit peuvent accepter s'ils veulent profiter de l'assurance, soit refuser et engager judiciairement la responsabilité du transporteur aérien¹²⁷⁶.

Pour bénéficier de cette assurance, le passager ou ses ayants-droit renoncent à une action en justice.

Donc contrairement à l'offre indemnitaire en cas d'accident de la circulation, le passager perd le privilège de son action contre le transporteur aérien à partir du moment où il accepte l'assurance, c'est-à-dire avant même qu'une offre ferme d'indemnisation soit formulée. Cette comparaison permet de cerner le déséquilibre maintenu entre le passager aérien et le transporteur aérien par le biais de son assureur.

Geneviève Viney soulevait à juste titre que le fait pour le transporteur de payer une assurance au profit du passager paraît douteux à ce dernier¹²⁷⁷. En effet, la renonciation à l'assurance n'arrive qu'au moment de la survenance du dommage, cette option offerte au passager est facultative, il est libre de refuser cette stipulation pour autrui¹²⁷⁸. La difficulté apparaît quand le nombre d'ayants-droit est important. Pour obtenir une renonciation, il faut que tous renoncent sans exception à l'assurance¹²⁷⁹.

L'avantage de ce système est d'éviter une action en justice longue, coûteuse et incertaine. Par ailleurs, l'assurance applique les plafonds du droit conventionnel, ce qui permet de garantir

1273 Marie-France STEINLE-FEUERBACH, *Assurances et transport aérien*, colloque La Sécurité et la sûreté des transports aériens, sous la direction de Xavier Latour, L'harmattan, 2005, p.170.

1274 Ibid.

1275 Lamy Assurances - 2014, n°3906 Rôle de l'assurance accidents corporels

1276 Ibid.

1277 Geneviève VINEY, *L'assurance individuelle automatique dans les transports aériens*, RGAT 1963, p.145.

1278 Marie-France STEINLE-FEUERBACH, op., cit., p.178.

1279 Décision du TGI de Clermont-Ferrand du 28 juillet 1999, cité par Marie-France STEINLE-FEUERBACH, op., cit., p.178.

une indemnisation certaine. Pour les dommages inférieurs à 113 000 DTS, il est préférable pour les passagers victimes ou leurs ayants-droits d'accepter cette stipulation pour autrui.

Par contre, cette indemnisation ne change pas en cas de faute inexcusable du transporteur aérien, l'assureur reste dans les plafonnements de la Convention de Varsovie.

Lorsque le transporteur aérien par le biais de son assureur fait une offre d'indemnisation, il reconnaît sa responsabilité. Dès lors, le délai de prescription de deux ans est interrompu ; le passager ne répondant pas à l'offre, la convention d'indemnisation amiable n'a pas été formée. Mais ce refus a fait reprendre le cours de la prescription biennale, ce qui a été opposé au passager lorsqu'il a agi en justice¹²⁸⁰.

Avec la Convention de Montréal, en cas de lésion corporelle ou de décès, il n'y plus de limitation financière, le Règlement (CE) n°785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs a instauré une couverture minimale par passager de 100 000 DTS.

Ces considérations de montant sont rarement mises en avant lors des catastrophes aériennes. Les compagnies aériennes et leurs assureurs choisissent volontairement de renoncer aux limitations avant même l'élucidation des causes de l'accident, elles cherchent à indemniser l'intégralité des préjudices subis par les familles des victimes. Cette phase de prise en charge a été également favorisée par le règlement des avances de paiements exigées par le règlement n°2027/97 non modifié et la Convention de Montréal.

Les indemnisations se font par des accords ; par exemple pour les victimes du crash du Concorde, 10 mois après la catastrophe, les familles avaient accepté la convention d'indemnisation¹²⁸¹.

Malheureusement, le système assurantiel n'est pas toujours efficace, Certains accidents aériens obligent les familles à agir en justice en l'absence d'offre.

B. Le perfectionnement nécessaire de l'offre d'indemnisation au regard des accidents aériens

1280 CA Toulouse, 3e ch., 1re sect., 6 oct. 2009, n° 08/1147, Antonios c/ Sté SOGEA, Commentaire par Philippe DELEBECQUE, Revue de droit des transports n° 2, Février 2010, comm. 45

1281 *Les indemnisations après un crash aérien, système opaque et inégalitaire*, 31 janvier 2010, <http://www.ladepeche.fr>

1. Les comités de suivi chargé de l'indemnisation en cas d'accidents collectifs : favoriser la signature des conventions amiable d'indemnisation.

Le Ministère de la Justice a instauré la création de comités de suivi chargé de l'indemnisation des victimes lors des accidents collectifs¹²⁸². Les comités de suivi sont établis localement ou au niveau national en fonction de l'ampleur de la catastrophe. Ces comités ne sont pas des entités juridiques, il s'agit d'instance *ad hoc*¹²⁸³. Ces instances sont créées à la suite de chaque catastrophe, ce qui permet une coopération mutli-institutionnelle, avec des acteurs nationaux et locaux.

Le comité de suivi est composé de magistrats, d'avocats, des représentants de la FENVAC, de personnel médical. L'une des missions du comité est de veiller à une juste et rapide indemnisation des victimes quelle que soit la nature de leur préjudice¹²⁸⁴. Il ressort du rapport sur « *la prise en charge des victimes d'accidents collectifs* » la nécessité de rechercher une indemnisation extrajudiciaire des victimes. Ce comité de suivi se met en relation avec les assureurs dans un premier temps. Mais cette mission est plus qu'une simple mise en contact, une des proposition du rapport montre l'implication du Ministère de la justice dans sa volonté de résoudre la question de la réparation en dehors des prétoires et de « *favoriser la signature d'une convention entre les organismes indemnificateurs et le responsable connu, en prévoyant notamment les modalités du recours subrogatoire* »¹²⁸⁵.

L'avantage de ce dispositif pour les victimes d'accident aérien est l'appui des autorités publiques, qui veillent à une indemnisation équitable et intégrale des victimes. Cette supervision limite les tentatives d'intimidation, ou de profiter de la vulnérabilité des victimes ou des ayants-droit.

La signature de convention d'indemnisation amiable en matière d'accident collectif est très profitable pour les victimes d'accidents aériens.

Le transporteur aérien peut lui-même solliciter cette médiation dans le cadre d'une offre d'indemnisation¹²⁸⁶. Dans cette démarche, le transporteur cherche à indemniser les victimes en dehors de toute reconnaissance de sa responsabilité.

Des comités de suivi ont été mis en place pour le crash de la compagnie Flash Airlines, de la West Carribean, d'Air France pour son vol Rio-Paris. L'avantage de ces comités est leur

1282 Frédéric SERANT, *Les accidents collectifs et les comités de suivi : regards théoriques et pratiques*, Risques, études et observations, n°3 2011, version en ligne <http://riseo.fr>

1283 Caroline LACROIX, op., cit, p.178.

1284 Rapport sur la prise en charge des victimes d'accidents collectifs, présidé par Claude LIENHARD, op., cit., p.66.

1285 Ibid, p. 69. sur les comités de suivi des victimes.

1286 Suite au crash du Mont Sainte-Odile, l'INAVEM et le groupe Air France ont créé une cellule de concertation destinée au rapprochement des parties dans le processus d'indemnisation. Caroline LACROIX, op., cit, p.174.

intervention au-delà du territoire français. Cependant, cette présence des institutions françaises ne suffit pas parfois à indemniser les victimes autrement que par la voie judiciaire. Dans les affaires citées, les victimes sont toujours dans l'attente d'une offre d'indemnisation pour les ayants-droit des passagers des compagnies Air Yemenia, Flash Airlines et West Carribean, ce qui les conduit à intenter des recours devant les tribunaux étrangers. D'où la nécessité d'envisager un fonds d'indemnisation financé par la solidarité nationale.

2. La création d'un fonds d'indemnisation des victimes d'accident aérien

Certains accidents aériens ont montré les limites de l'action en justice en raison du forum non conveniens, mais au-delà par l'impossibilité de pouvoir bénéficier d'une offre d'indemnisation. Certaines victimes ont pu bénéficier de l'indemnisation de la CIVI¹²⁸⁷. Elle est parfois le dernier recours possible à l'indemnisation lorsque tous les autres moyens sont défaillants ou bloqués. Ces événements sont exceptionnels, ils doivent faire l'objet d'une prise en charge au titre de la solidarité nationale. Le plus approprié aurait été un fonds d'indemnisation des victimes d'accident aérien ; cette possibilité avait été même envisagée dans la Convention de Guatemala City du 8 mars 1971 dans son article 35A. De manière complémentaire, ce fonds interviendrait dans les cas où les offres d'indemnisation n'arriveraient pas et que l'action en justice est bloquée.

Le fonds d'indemnisation offre en cas d'accident collectif une canalisation du contentieux¹²⁸⁸. Le législateur français a déjà expérimenté les fonds d'indemnisation en cas de dommage de masse pour éviter un encombrement des tribunaux et par là même un éparpillement des actions sur le territoire national. Mais qu'en est-il des accidents aériens survenus à l'étranger avec un grand nombre de victimes de nationalité française ? Un fonds d'indemnisation permanent sur les accidents aériens ne serait pas l'idéal, car dans la majorité des accidents aériens, une procédure d'indemnisation en médiation ou par voie transactionnelle est possible. Certaines situations restent non résolues en terme de réparation, soit en raison de l'insolvabilité du transporteur, soit au regard des juridictions saisies. L'idéal serait d'instituer un fonds d'indemnisation subsidiaire qui aurait vocation à indemniser les familles des victimes lorsque la procédure est sans issue (comme dans le cas d'un forum non conveniens) ou dans les cas d'insolvabilité du transporteur¹²⁸⁹.

1287 C'est le cas de certaines victimes du crash de la compagnie Flash Airlines, *Les indemnisations après un crash aérien, système opaque et inégalitaire*, 31 janvier 2010, <http://www.ladepeche.fr>

1288 Jonas Knetsch, le droit de la responsabilité et les fonds d'indemnisation, Thèse Paris I, LGDJ, 2011, p. 106

1289 Ibid, les fonds d'intervention subsidiaire s'opposent aux fonds permanents qui s'intéressent à un nombre important de bénéficiaires. Le fonds ponctuel, subsidiaire, apparaît comme une alternative moins coûteuse

Dans la grande majorité des cas, le transporteur aérien et son assureur transigent au cours de l'action en justice.

2§ Le recours transactionnel : une indemnisation qui intervient au cours d'une action en responsabilité contre la transporteur aérien.

La transaction peut être envisagée avant une action judiciaire. Le juge peut également être sollicité pour garantir l'offre transactionnelle (A). Mais la transaction au cours de la procédure semble être la solution la mieux adaptée aux besoins des demandeurs en cas d'accident aérien (B).

A. La transaction avant une action au fond contre le transporteur aérien

La transaction est définie à l'article 2044 alinéa 1 du code civil comme « *un contrat par lequel les parties terminent une contestation née ou préviennent une contestation à naître* ».

Les victimes ou leurs ayants-droit recherchent une réparation avant même que les circonstances de l'accident n'aient été résolues. Le droit conventionnel prévoit certes des provisions à hauteur de 15 000 DTS, mais il apparaît dans la jurisprudence que les intéressés ne se contentent pas de cette somme provisoire.

1. La saisine du juge en référé

Le juge des référés en cas d'accident aérien intervient pour verser des provisions mais également pour garantir les transactions.

a) L'intérêt du référé-provision

Dans certains accidents aériens, les aéronefs sont inaccessibles ou introuvables et les enquêtes peuvent durer plusieurs années. Cela conduit les familles à agir en référé dans un premier temps pour obtenir des provisions.

Le règlement Bruxelles I prévoit dans son article 31 que « *les mesures provisoires ou conservatoires prévues par la loi d'un État membre peuvent être demandées aux autorités*

puisque'il n'a pas vocation à perdurer., p.115.

judiciaires de cet État, même si, en vertu du présent règlement, une juridiction d'un autre État membre est compétente pour connaître du fond ». En droit français, le juge compétent pour demander les mesures provisoires est le juge des référés.

Le droit interne dispose d'une procédure de référé-provision qui fut instituée initialement pour les victimes d'accident de la circulation en vue d'obtenir une provision dans l'attente d'une décision sur le fond¹²⁹⁰. Il n'y a pas de caractère d'urgence, mais cette procédure est subordonnée à l'existence d'une obligation qui ne doit pas être sérieusement contestable.

Selon l'article 809 du code de procédure civile, le Président du Tribunal de grande instance peut, en présence d'une contestation sérieuse, prescrire en référé des mesures conservatoires, c'est-à-dire demander le versement d'une provision. La décision de référé a l'avantage d'être immédiatement exécutoire ; l'appel du transporteur aérien n'est pas suspensif. Pour Blandine Gruau, les victimes d'accident aérien ont tout intérêt à utiliser le référé pour obtenir les premiers versements¹²⁹¹.

b) L'exemple des référé-provision dans le cadre d'un accident aérien : Les arrêts de la Cour de cassation du 15 janvier 2014

Nous avons évoqué le cas complexe des ayants-droit des victimes du crash de la compagnie Yemenia Airways. Les familles ont assigné en référé-provision le transporteur aérien sur le fondement de la Convention de Montréal. Les juges ont accordé des indemnités provisionnelles car « *l'enquête en cours n'ayant pas permis de déterminer les causes de l'accident, le transporteur aérien ne fait pas la preuve, qui lui incombe, de faits exonératoires de sa responsabilité, et qu'elle n'est donc pas fondée à opposer aux ayants-droit de la passagère décédée la limitation de leur indemnisation à 100.000 DTS* »¹²⁹² Cette décision contraste avec l'arrêt de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence du 17 février 2011 qui a décidé de limiter les provisions demandées au seuil de 100 000 DTS. Car il existe une contestation sérieuse sur l'étendue de l'obligation à réparation du transporteur aérien au regard des enquêtes en cours¹²⁹³. La responsabilité du transporteur aérien pour le premier pallier est automatique, il ne peut invoquer seulement la faute de la victime pour se libérer. Nous avons vu que même la force majeure est inopérante pour ce niveau de responsabilité. Mais qu'au delà, le transporteur peut opposer le fait que le dommage ne lui est pas imputable.

¹²⁹⁰ Christophe LEFORT, Procédure civile, 4^{éd.} Dalloz, 2011, p.279, n°395.

¹²⁹¹ Blandine GRUAU, ;Bulletin des Transports et de la Logistique – 2012, n°3411

¹²⁹² CA de Paris, 1, chambre 2, 12 Octobre 2011, n° 11/03371

¹²⁹³ CA d'Aix-en-Provence 17 février 2011.

Dans notre espèce, les enquêtes sont toujours en cours, les responsabilités techniques ne sont pas établies.

La Cour de cassation du 15 janvier 2014 annule l'arrêt de la Cour d'appel de Paris et confirme partiellement la décision d'Aix-en-Provence¹²⁹⁴. L'enquête judiciaire étant toujours en cours, il en résulte une contestation sérieuse de l'étendue de l'obligation à réparation du transporteur aérien.

On en déduit que l'obligation de réparer n'est pas contestable pour le premier pallier qui n'est pas de 100 000 DTS, mais de 113 000 DTS. Mais au-delà, l'obligation de réparer n'est pas clairement établie car les investigations sont toujours en cours.

Ces arrêts de la Cour de cassation ont permis de comprendre que la responsabilité objective et automatique du premier niveau est incontestable en matière de référé-provision.

2. L'utilisation du référé pour garantir une transaction juste : Ordonnance de référé du 13 février 2012 FENVAC c/ Costa Concordia.

Les ayants-droit ou les victimes sont dans une période d'estimation de leurs dommages. Cette période d'incertitude peut être profitable pour le transporteur aérien et son assureur pour désintéresser les demandeurs en leur offrant une indemnisation globale.

Cette pratique est très courante, mais elle porte atteinte au principe de réparation intégrale.

Suite au naufrage du Concordia en 2012, les rescapés avaient reçu une offre d'indemnisation de 11 000 euros par passager. Pour bénéficier de cette convention, les personnes devaient répondre dans les 15 jours, sinon l'offre expirait.

Certains naufragés français représentés par la FENVAC ont saisi le juge des référés afin de demander la suspension du délai de l'offre afin de pouvoir être à même d'évaluer la pertinence de cette convention d'indemnisation amiable au regard de leurs préjudices respectifs¹²⁹⁵. Le juge des référés a estimé que l'offre de la société Concordia présentait une violence morale au regard de l'article 1111 du code civil en raison de la brièveté de l'offre dans le temps. Au delà des quinze jours, les passagers se trouvaient sans possibilité de transiger avec le transporteur. Le juge a estimé que cette situation constituait un « péril imminent » d'où la suspension des délais et leur prolongation de trois mois afin de permettre aux passagers, qu'il assimile à des consommateurs, de pouvoir signer ou non la convention d'indemnisation avec un consentement éclairé. Cette jurisprudence peut parfaitement bénéficier à des passagers

1294 Cass., civ, 1re 15 janvier 2014

1295 Ordonnance de référé du TGI Nanterre du 13 février 2012, RG n°12/00424 FENVAC c/ Costa Concordia

aériens.

B. La transaction au cours d'une action en responsabilité contre le transporteur aérien

1. La transaction optimale

La transaction au cours de l'action en justice paraît être la solution la plus profitable pour les passagers ou leurs ayants-droit.

Car la phase d'instruction est terminée ; les rapports d'expertises ainsi que les diverses enquêtes mandatées ont été remis à la juridiction compétente. Les circonstances de l'accident aérien doivent normalement à cette période être connues. Même si la responsabilité du transporteur aérien est objective, les sommes réclamées au delà des 113 000 DTS se feront sur le terrain de la faute présumée. Les évaluations des postes de préjudices des victimes ou de leurs ayants-droit seront également achevées. La transaction porte uniquement sur la détermination des dommages et du montant de la réparation. Après la signature de l'accord de transaction, le préjudice est considéré comme intégralement réparé¹²⁹⁶.

La transaction survient alors dans un contexte où les demandeurs connaissent leurs droits ; il faut voir la signature d'une transaction à cette période comme bénéfique pour l'ensemble des parties.

2. Le forum shopping et la transaction en matière d'accident aérien

La pratique du forum shopping s'effectue également en prenant en considération l'aspect transactionnel. Souvent à tort, le forum shopping en matière d'accident aérien est perçu sous l'angle des dommages et intérêts punitifs. Les États-Unis ont une longue tradition de la transaction, surtout en cas de dommages corporels. Les défendeurs arrivent à obtenir un taux de transaction jusqu'au verdict de 95% ce qui est considérable, tandis que la France arrive à 75%¹²⁹⁷.

La transaction lors d'une catastrophe aérienne est courante et très acceptée aux États-Unis¹²⁹⁸.

¹²⁹⁶ Caroline LACROIX, op., cit, p.181.

¹²⁹⁷ Vanessa CHISS, Christelle LE GALL-CRISSIN, op., cit.

¹²⁹⁸ Robert BESSAN, médiation aérojudiciaire, éd. RB, 2002, p.75. Dans le crash de la Turkish Airlines du 3 mars 1974, les familles ont bénéficié d'une médiation. Il s'agissait d'un règlement amiable proche de la transaction. L'auteur parle d'un mécanisme hybride qui s'apparente par certains aspects à l'arbitrage. La présence d'un tiers superviseur serait plus à rapprocher des comités de suivi que de l'arbitrage.

Il ne s'agit pas d'acheter le silence des familles de victimes, mais simplement d'arriver à un accord qui prend la forme d'un contrat et qui met fin à l'action contre le transporteur aérien. En matière d'accident collectifs, la France tend à l'amélioration de l'indemnisation des victimes par le biais de la voie transactionnelle. Le débat récent soulevé par les propositions d'indemnisation des victimes de l'accident ferroviaire de Brétigny-sur-Orge montre la difficulté d'envisager ce mode de règlement amiable des litiges en France. La transaction ou l'offre amiable d'indemnisation n'entravent pas une action pénale dans la mesure où ce juge est incompétent pour connaître des indemnisations de victimes d'accident aérien. Les victimes ou leurs ayants-droit pourront se constituer partie civile à des fins exclusivement vindicatives¹²⁹⁹. La transaction suppose une négociation entre les conseils des victimes et du transporteur aérien. Cet aspect « marchandage » n'est pas forcément conforme à l'idéal de justice, mais il s'inscrit dans une démarche actuelle de socialisation des risques.

Les règlements extrajudiciaires des litiges ont toute leur place dans une action en responsabilité contre le transporteur aérien. Le droit communautaire profite une nouvelle fois du silence du droit conventionnel pour améliorer le droit des passagers.

Les règlements extrajudiciaires des litiges rétablissent un équilibre entre le passager et le transporteur aérien. L'aspect consumériste de la matière ne fait plus de doute, l'assimilation croissante du passager à un consommateur lui permet de bénéficier de nouvelles réglementations applicables en droit de la consommation. Pour les dommages corporels, la transaction doit davantage être acceptée par les victimes et leurs ayants-droit. Les conséquences du forum non conveniens sur l'issue de certaines actions en responsabilité doivent conduire à repenser cette voie alternative de règlement des litiges.

La rareté des accidents aériens et leur intégration dans le droit des accidents collectifs doivent amener les pouvoirs publics à envisager une implication plus aboutie au titre de la solidarité nationale, par la création par exemple d'un fonds d'indemnisation des victimes d'accidents aériens.

1299 Geneviève VINEY, *Introduction au droit civil*, op., cit, p.

Conclusion

Le droit applicable à la responsabilité du transporteur aérien à l'égard de son passager repose sur l'imbrication de plusieurs normes. Le droit conventionnel s'est fortement modernisé avec la Convention de Montréal. Mais malheureusement, les incertitudes et les lacunes du système varsovien perdurent dans l'application de cette nouvelle convention.

Quoi qu'on en dise, dix ans après l'adoption de la Convention de Montréal, la Convention de Varsovie n'a pas disparu, au contraire, on pourrait presque parler d'une survivance.

La jurisprudence communautaire en est même venue à l'interpréter, le droit conventionnel est un bloc. Il est préférable de dire qu'il existe un droit conventionnel à plusieurs vitesses, puisqu'encore les juges français appliquent la Convention originelle de 1929. L'intérêt de ce travail de recherche est de montrer que l'analyse du droit conventionnel doit s'effectuer de manière globale et non à travers la dernière version.

Les sources applicables forment une nébuleuse, qu'il a fallu délimiter pour apprécier l'étendue des normes destinées à la responsabilité du transporteur aérien.

La complémentarité des sources est incontestable. La superposition des droits permet d'obtenir des résultats qui n'auraient pas pu être atteints s'ils avaient été appliqués de manière dissociée.

La comparaison de cette dynamique à travers l'image du kaléidoscope montre que de la complexité naît une certaine efficacité des sources.

Ces imbrications des normes n'affectent en rien le principe d'exclusivité, qui est toujours autant affirmé par la jurisprudence. Par contre, ce qui constitue un danger, c'est la volonté de soustraire la responsabilité du transporteur aérien de la sphère conventionnelle. Le risque d'un système parallèle de responsabilité est d'actualité. La décision du juge brésilien dans l'indemnisation des ayants-droit du crash Rio-Paris en est une illustration.

Le droit communautaire s'efforce de garantir le droit des passagers. L'assimilation du passager à un consommateur n'a pas pour autant fait tomber le contrat de transport dans le contrat de consommation. Mais il a influencé les rédacteurs de la Convention de Montréal dans

l'affirmation d'une protection des intérêts des consommateurs. Le droit communautaire est particulièrement réactif, l'Union européenne devenant un lieu d'expérimentation pour le droit conventionnel à venir, mais également pour l'amélioration des droits des passagers pour tous les modes de transport.

Le suivi constant de la réglementation applicable aux droits des passagers fait du droit communautaire dérivé, un droit prédominant et innovant pour la matière. Il a remédié à certaines lacunes du droit conventionnel, par exemple avec le règlement n°261/2004 du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important de vol. Mais surtout, il est seul à avoir pris en considération l'évolution du transport aérien. Le juge communautaire favorise l'émergence d'un droit pour les passagers aériens. La législature communautaire s'est fondée sur cette jurisprudence pour ériger de nouvelles normes. La proposition de modification du règlement (CE) n° 261/2004, ainsi que du règlement (CE) n° 2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages du 13 mars 2013 apporte un nouveau souffle au droit des passagers. La perte d'efficacité de certaines mesures lors de l'éruption volcanique en 2010 a contraint la Commission à revoir certains acquis. Le droit des passagers ne doit pas se faire au détriment de la santé financière des compagnies aériennes. La crise du secteur aérien a entraîné un nombre importante de faillites de transporteurs aériens. L'absence de réglementation du droit communautaire montre les limites de sa réactivité.

Les accidents aériens sont en net recul, mais l'émergence dans le droit interne d'un droit des accidents collectifs montre le dynamisme du droit interne. L'introduction de l'action collective favorisera certainement l'action des passagers aériens pour des dommages matériels. Le droit français a amélioré son droit processuel, ce qui devrait inciter les passagers à se tourner vers les juridictions françaises au détriment des juridictions américaines. La récente jurisprudence franco-américaine en matière de forum non conveniens doit amener une nouvelle réflexion sur le développement des règlements extrajudiciaires, et l'instauration de fonds d'indemnisation spécifique aux accidents aériens.

Pour reprendre les propos de Christophe Paulin, la Convention de Montréal a mis l'Homme au centre du transport aérien. Mais pour autant, arrive-t-on à mettre le passager au centre du transport aérien ? Il semblerait que par certains aspects, le passager soit en dehors des considérations du transporteur aérien. La pratique du surbooking illustre cette vision du

passager déshumanisée.

Il est regrettable que le droit communautaire n'ait pas recherché à sanctionner cette pratique, qui affecte profondément le contrat de transport aérien de personnes. Nous avons choisi de considérer cet usage comme une faute lucrative, les mesures d'indemnisation standardisées et uniformes n'ont fait qu'accentuer cette habitude. Il est impératif de remédier à ce système, son assimilation à une annulation de vol ne permet pas de sanctionner efficacement le surbooking.

Il existe des domaines où le droit communautaire et le droit conventionnel sont particulièrement inefficaces, c'est le cas notamment pour la responsabilité pour dommages aux bagages. On en est presque à dire que les règles de l'IATA et les conditions générales de transport des compagnies aériennes offrent plus de protection que le droit applicable.

On peut également relever l'absence de coopération entre les juges dans l'application uniforme du droit conventionnel. Dans la détermination de la période de responsabilité du transporteur aérien au regard de l'article 17 de la Convention de Varsovie, il nous a été permis de voir la démarche pragmatique du juge américain pour décomposer et fixer cette période en fonction des procédures d'usage lors de l'embarquement. L'inspiration des décisions étrangères devait être soulevée en matière d'application d'un droit uniforme. Car ces différentes interprétations de l'article 17 conduisent forcément à des inégalités entre les passagers. Mais au-delà, une cohérence jurisprudentielle atténuerait la pratique du forum shopping, qui en soit n'est pas condamnable. Simplement le renforcement du forum non conveniens risque de priver les demandeurs d'une action en justice et donc d'une réparation.

Le droit français doit rendre son droit attractif pour les victimes d'accidents aériens et éviter les déconvenues de certains ayant-droit français devant les juridictions américaines. La consécration progressive d'un droit des accidents collectifs montre une avancée certaine du droit interne dans l'amélioration du droits des victimes d'accidents aériens. La rationalisation de la réparation du préjudice corporel s'articule parfaitement avec la responsabilité objective consacrée par la Convention de Montréal. L'introduction de l'action collective entraînera forcément un renouveau des juridictions françaises en matière de responsabilité du transporteur aérien. Certes, cela concernera seulement les dommages financiers, mais la possibilité de se constituer en association de victimes est une excellente alternative.

Bibliographie

THÈSES ET MÉMOIRES

Amandine BECK, *Incidences et moyens de préventions des pathologies cardiovasculaires, au cours du transport aérien, une revue de littérature*, thèse de médecine, Université de Limoges, 2014.

BOUTONNET Mathilde, *Le principe de précaution en droit de la responsabilité civile*, Thèse Paris LGDJ 2005.

CAS Gérard, *Les sources du droit des transports aériens*, Thèse Aix en Provence, LGDJ 1964

CHASSOT Laurent,

- *L'article 29 : la clé de voûte de la responsabilité du transporteur aérien international*, Memoire de LLM, Institute of Air and Space Law, McGill University Montréal 2009.
- *Les sources de la responsabilité du transporteur aérien international : entre conflit et complémentarité*, Thèse Université de Berne, éd. Schulthess, LGDJ, 2012.

CHERKAOUI Hassania, *La responsabilité internationale des transporteurs maritime et aérien, incidence de la faute de l'équipage*, Casablanca 1987.

DELEUZE Nicolas, *La responsabilité du transporteur aérien de la Communauté*, Thèse Montpellier, ANRT, 2001.

ELARINY Mohamed Farid., *La responsabilité du transporteur aérien pour retard d'après l'article 19 de la Convention de Varsovie*, Thèse Paris, LGDJ, 1970.

ETIER Guillaume, *Du risque à la faute, évolution de la responsabilité civile pour le risque du droit romain au droit commun*, Bruylant Bruxelles, thèse Genève 2006.

GATTA WAGUE Hamadi, *le transporteur de fait : Contribution à la théorie du contrat de transport*, Thèse Université Paris I, 2008.

GRELLIERE Vincent, *La responsabilité du transporteur aérien international*, Thèse Toulouse » 1973.

GUIGNARD Laurent, *Sous-traitance et transport*, Thèse Université Montpellier, LITEC, 2001

IZE Jean, *Du transport des bagages du point de vue de la responsabilité*, Université de Paris, thèse de 1936.

KNESCH Jonas, *Le droit de la responsabilité et les fonds d'indemnisation*, LGDJ, Université Paris I, 2012.

LACROIX Caroline, *La réparation des dommages en cas de catastrophe*, LGDJ, Université de Mulhouse 2005.

LUREAU Daniel, *La responsabilité du transporteur aérien, lois nationales et Convention de Varsovie*, Thèse LGDJ 1961,

PRADON Fabrice, *La responsabilité pénale de l'entreprise de transport aérien en cas d'accident aérien*, Université Aix-Marseille III 2001, p.191.

SCHAMPS Geneviève, *La mise en danger : un concept fondateur d'un principe général de responsabilité. Analyse de droit comparé*, Thèse de doctorat, Coll. Bibliothèque de la Faculté de droit de l'Université catholique de Louvain, XXVIII, Bruylant, Bruxelles, L.G.D.J., Paris, 1998.

STARCK Bernard, *Essai d'une théorie générale de la responsabilité civile considérée en sa double fonction de garantie et de peine privée*, Paris, 1947.

TERRENOIRE Olivier Mathieu, *De l'influence communautaire dans la protection du voyageur*, Lyon III, 2005.

TOBOLEWSKI Aleksander, *Monetary Limitations of Liability in Air Law : Legal, Economic and Socio-political Aspects*, thèse McGill 1986.

TRAN Nicolas, *Le régime uniforme de responsabilité du transporteur aérien de personnes*, Thèse, Université de Genève, éd. Schulthess, LGDJ, 2013.

ZOGHBI Henri, *La responsabilité aggravée du transporteur aérien de Varsovie à La Haye par Paris et Rio-de-Janeiro*, Thèse Paris 1959.

OUVRAGES GÉNÉRAUX ET MANUELS

- BAROUX, Jean-Louis, *Compagnies aériennes, la faillite du modèle*, coll. Archipels, 2010.
- BERGE Jean-Sylvestre, *L'application du droit national, international, et européen*, Dalloz, 2013.
- BESSAN Robert, *La médiation aérojudiciaire*, éd. RB, 2002.
- BIEBER Roland, MAIANI Francesco, *Droit européen des transports*, 2e éd. LGDJ, 2011.
- BLOCH Cyril, *L'obligation contractuelle de sécurité*, Presse universitaire d'Aix 2002.
- CADIET Loic, JEULAND Emmanuel, *Droit judiciaire privé*, 7 éd. Lexis Nexis, 2011.
- CLARKE Malcolm A., YATES David, *Contracts of Carriage by Land and Air*, Informa 2008.
- CLERGERIE Jean Louis, GRUBER Annie, RAMBAUD Patrick, *L'Union européenne*, 7éd. Dalloz 2008.
- COMBACAU Jean, SUR Serge, *Droit international public*, 9éd., Montchrestien 2010.
- COURNANEL Alain , *Les mutations du transport aérien*, l'Harmattan, 2001.
- COZIAN Maurice, VIANDIER Alain, DEBOISSY Florence, *Droit des sociétés*, 24ème éd. LexisNexis 2011.
- DAMAR Duygu, *Wilful Misconduct in International Transport Law*, Springer 2011 p.87
- DAILLIER Patrick, FORTEAU Mathias et PELLET Alain, *Droit international public* (Nguyen QUOC DINH) : LGDJ-lextenso, Paris, 2009.
- De BARBEYRAC Rosine, *Droit aérien ATPL-CPL-IR*, éd. Institut Mermoz droit et réglementation 2005.
- DECKER Myriam, *Structures et stratégies des compagnies aériennes à bas coûts « les turbulences du low-cost » dans le ciel européen*, L'Harmattan, 2004
- DENBEL Philippe, *Dictionnaire d'analyse économique et historique des sociétés contemporaines*, coll. Cap Prépa, 2009.
- DEUMIER Pascal , *Introduction général au droit*, LGDJ 2011.
- DIEDERIKS-VERSCHOOR I. H. Ph., P. MENDES DE LEON, *an introduction to air law*, Kulwer, 2012.
- DOUENCE Maylis, AZAVANT Marc, *Institutions juridictionnelles*, éd. Cours Dalloz, 2010.
- DU PONTAVICE Emmanuel, DUTHEIL DE LA ROCHERE Jacqueline, MILLER Georgette, *Traité de droit aérien* de Michel. De JUGLART, 2ème éd. LGDJ 1990, Tome 1, 1990.
- FORSANG NDIKUM Philip, *Encyclopaedia of International Aviation Law: Volume 3*, Traddford ed. 2013.

- GIEMULLA Elmar , SCHMIDT Ronald, MULLER-ROSTIN Wolf., *Warsaw Convention* , Kluwer 1992.
- GIRERD Pascal, *Aspects juridiques du Traité Communauté européenne*, coll. L'harmattan 1996.
- GOLDHIRSH Laurence B., *The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook*, Kluwer international 2000.
- GRARD Loïc, *Le droit aérien*, Paris PUF, 1995. (Que sais-je ?).
- JOSSERAND Louis, *De la responsabilité du fait des choses inanimées*, Rousseau 1897.
- LARROUMET Christian, BACCACHE Mireille, *Droit Civil, Tome V Les obligations, la responsabilité civile, extracontractuelle*, 1ère éd., Economica 2007.
- LARSEN Paul B. , Joseph c. SWENNEY, John E. GILLICH, *Aviation Law, Cases, laws and Sources*, Martinus Nijoff Publishers, 2012.
- LATOUREX Xavier, *La sécurité et la sûreté des transports aériens*, Ed. L'Harmattan, 2005.
- LEFORT Christophe, *Procédure civile*, 4éd. Dalloz, 2011.
- Le GOFF Marcel , *Manuel de droit aérien : droit privé*, Dalloz Paris 1961, p.82
- LEGOHEREL Patrick, POUTHIER Elisabeth, *Revenue management, éd. Dunod, 2011*
- Le TOURNEAU Philippe, *Droit de la responsabilité et des contrats*, Dalloz action, 2012-2013.
- LITVINE Max, *Droit aérien*, Bruxelles Bruylant 1953.
- LOUKAKOS Nicolas, CABANNES Arnaud, *Lex aero, Guide du droit aérien*, 2ème éd. Librairie de l'Université, 1999.
- MALAURIE Philippe, AYNÈS Laurent, STOFFEL-MUNCK Philippe, *Les Obligations*, 3éd, Defrénois, 2007, n°240
- MATEESCO-MATTE Nicolas, *Traité droit aerien-aeronautique* 3e éd Mac Gill University 1980.
- MAYER Pierre, HEUZE Vincent, *Droit international privé*, 8ème éd. Montrchrestien 2004.
- MERCADAL Barthélémy, *Répertoire de droit Commercial, transports aériens*, Dalloz.
- MERCADAL Barthélémy, RODIÈRE René, *Droit des transports terrestres et aériens*, ed. 5ème Dalloz, 1990.
- NAVEAU Jacques, FRÜHLING Pierre, GODFROID Marc, *Précis de droit aérien*. 2ème éd. Bruxelles, Bruylant, 2006.
- NAVEAU Jacques, *Les alliances entre compagnies aériennes, aspects juridiques et conséquences sur l'organisation du secteur*, Etudes et documents, Institut du transport aérien, Vol 49, octobre 1999

- PAULIN Christophe, *Droit des transports*, Litec 2005.
- PAVAUX Jacques, *L'économie du transport aérien*, Economica 1995.
- PIEDELIEVRE Stéphane, GENCY-TANDONNE Dominique, *Droit des transports*, LexisNexis 2013.
- RAYMOND Guy, *Droit de la consommation*, coll. Litec professionnels droit commercial, 2008,
- REINHARD Yves, BON-GARCIN Isabelle, et BERNADET Maurice, *Droit des transports*, Coll. Précis Dalloz, 2010.
- RÈMOND-GOUILLOUD Martine, *Le contrat de transport, Connaissance du droit*, Dalloz-Sirey, 1993
- ROCHEFELD Judith, *L'Acquis communautaire, le contrat électronique*, éd. Economica, 2010.
- SAVATIER René, *Traité de la responsabilité civile en droit français*, tome 2, 2ème éd., LGDJ, 1951.
- TERRE Pierre, SIMLER Yves, LEQUETTE François, *Droit civil, Les obligations*, Précis Dalloz, 5e éd., 2009.
- TOMPKINS Georges N. Jr, *Liability Rules Applicable to International Air Transportation as Developed by the Courts in the United States*, Kluwer international 2010.
- TOSI Jean-Pascal, *Responsabilité aérienne*, Paris Libraire Technique 1978.
- VERHOEVEN Joe, *Droit international public*, Précis de la faculté de droit de l'Université de Louvain, 1ère éd. Larcier, 2000.
- VERWER Christiann P., *Liability for damage to luggage in international Air transport*, Kluwer, 1986
- VINEY Geneviève, GHESTIN Jacques, *Les effets de la responsabilité civile*, 3ème éd. LGDJ, 2011.
- VINEY Geneviève, GHESTIN Jacques, *Traité de droit civil, Introduction au droit civil*, 3ème éd. LGDJ, 2011.

Jurisclasseur

- DENEUX Julie, Jcl. Transport, Fasc. 940 : Assurances aériennes, n°6
- FRIZZI Géraldine, Jcl. Transport, Fasc. 470-20 : Transport terrestre
- GOLDMAN Berthold, Jcl Droit international, Fasc. 5, introduction
- GRARD Loïc, Jcl. Europe Traité, Fasc 1130 Le droit européen des transports
- LETACQ Frédéric, Jcl, Transport, Fasc. 920 : Transport aérien

LUBY Monique, Jcl. Concurrence, Consommation, Fasc. 790. Droit de la Consommation

PERIER Michel, JCl. Civil Code > Art. 1382 à 1386, Fasc. 202-1-2 : Réparation de l'atteinte à l'intégrité physique.

PEYREFITTE Léopold. Jcl, Transport, Fasc. 905, Transport aérien.

RAMBAUVILLE-NICOLLE Patrice, Jcl.Ttransport, Fasc.942 : Sûreté aérienne

RIDEAU Joël, Jcl. Europe Traité, Fasc. 190 : Ordre juridique de l'Union européenne

TOSI Jean-Pierre, Jcl. Transport, Fasc. 460-10 Transport aérien

WOOLFSON Philip, Jcl. Europe Traité, Fasc. 1010 : Droit européen des assurances.

ARTICLES

AGBENOTO Koffi Mawunyo, « La passager, un nouveau consommateur ? », Petites affiches, 16 mai 2011 n° 96, p.5

ALVAREZ ARMAS Eduardo, DESCHAMPS Marie, « *Le droit international privé et la protection des passagers : l'articulation des sources européennes et internationales* », Revue européenne de droit de la Consommation 2012, p.75

AUBERTIN Christophe, « *Le particularisme de l'action en responsabilité contre le transporteur aérien* », Colloque Paris V La sécurité et la sûreté des transports aériens 2005, éd. L'Harmattan, p.158.

BABY Lauric, « Le projet de modernisation de la Convention de Varsovie, l'évolution souhaitée des limites de réparation du transporteur aérien résistera-t-elle à la cinquième juridiction ? » RFDAS 1999, p.20 et s.

BALDOUS André, « Droits et devoirs de l'usager et du client, Le passager, usager, client du transport aérien, colloque du 15 juin 1993 », IFURTA, éd. ADIFURTA, p.6-9.

BALLON Elke, « La politique des consommateurs ; principes et instruments », Fiches techniques sur l'Union européenne – 2013, <http://www.europarl.europa.eu>

BATTEUR Annick, « la protection illusoire du consommateur par le droit spécial de la consommation : réflexions sur la réglementation nouvelle régissant le contrat de vente de voyages », Dalloz 1996, chronique., p.82 et s.

BÉNABENT Alain, *Les naufragés de l'Eyjafjallajökull*, Dalloz. 2010, entretien p.1136.

BEN MARZOUK Aziz,

- « Transport aérien ; Prévenir les distorsions de concurrence » BTL 1997 - n°2693 du 10/02/1997
- « Le Conseil des ministres des Transports de l'UE vient d'adopter deux mesures concernant le secteur aérien : aggravation de la responsabilité en cas d'accident

d'avion et limitation de l'exploitation de certains aéronefs », BTL 1997 - n°2724 du 20/10/1997.

BERGÉ Jean-Sylvestre,

- « De la hiérarchie des normes au droit hiérarchisé : figures pratiques de l'application du droit à différents niveaux », Journal du droit international (Clunet) n° 1, Janvier 2013, doct. 1
- « La place respective et de la hiérarchisation du droit international et européen : réflexion au départ de quatre cas », Journal de droit international (Clunet) 2010, n°3
- BERGÉ Jean-Sylvestre, FORTEAU Mathias, « Interactions du droit international européen . - Contribution de l'Union européenne au développement du droit international général. Combinaison et hiérarchisation du droit national et hiérarchisation du droit national européen », Journal du droit international (Clunet) n° 3, Juillet 2010,

BON-GARCIN Isabelle,

- « Panorama, les Transports, contrats et responsabilité », n°29 et 30, La Semaine Juridique Entreprise et Affaires n° 41, 10 Octobre 2002, 1466
- « Touriste refoulé à l'entrée au Brésil faute de vaccination contre la fièvre jaune », Responsabilité civile et assurances n° 5, Mai 2009, comm. 140
- « L'étendue de l'obligation d'information des agences de voyages », Revue de droit des transports n° 6, Juin 2009, comm. 131.

BOCHON Anthony, Case ebookers. Com Deutschland : Opt-in procédure and price transparency of optional supplements in the air sector, Revue européenne de droit de la Consommation, avril 2013, 101-111.

BOURASSIN Manuella, « Surbooking : les droits viennent aux passagers qui veillent, non à ceux qui dorment », Lamy droit civil 2005, n°15

BOUVERESSE Aude, « *Interprétation des notions de retard et d'annulation* » Europe n° 1, Janvier 2010, comm. 43

BRUN Philippe, PAISANT Gilles,

- « *L'obligation de ponctualité de la SNCF* », La Semaine Juridique Edition Générale n° 14, 2 Avril 1997, II 22811
- Commentaire Philippe BRUN, « Ass. Plén., 25 février 2000 Costedoat », Dalloz 2000, p.673

BRUNEAU Chantal, « *Affaire de Charm-el-Cheikh : les juridictions françaises déclarées incompétentes* », La Semaine Juridique Edition Générale n° 24, 11 Juin 2008, II 10115

CAMPELL James M. , GUILFOYLE Kathleen, « *Asserting Claims for sexual assault under the Warsaw Convention* », IADC, august 2000 n°10 disponible sur <http://www.iadclaw.org>

CHAPIER-GRANIER Nadège, « *Arrêt Eglitis et Ratnieks, Précisions relatives aux conditions d'exonération des compagnies aériennes dans le cadre de leur obligation d'indemnisation des passagers en cas d'annulation de vol* », Revue européenne de droit de la consommation, 2012 n°1 p.137

CHARLES Jean-Baptiste, « *Compétence juridictionnelle et transport aérien : panorama jurisprudentiel rétrospectif pour 2011* », Revue de droit des transports n° 3, Juillet 2012, dossier 16.

CHAUVEAU Paul, Cass. 1re civ. 3 juin 1970, Dalloz 1971, p.373.

CHENEVIERE Cédric et VERDURE Christophe, « *Préface dossier, le droit des passagers, état des lieux et perspectives* », Revue européenne de droit de la consommation, p.600 et s.

CHISS Vanessa, Le GALL-CRISSIN Christelle, « *Les dommages et intérêts punitifs en matière d'assurance aéronautique* », Responsabilité civile et assurances n° 5, Mai 2005, étude 9

CASTETS-RENARD Céline, « *La victime n'est pas tenue de limiter son préjudice dans l'intérêt du responsable* », La Semaine Juridique Edition Générale n° 45, 5 Novembre 2003, II 10170

CLAVEL Sandrine, « Conflits de juridictions. – Convention de Montréal du 28 mai 1999. – Responsabilité du transporteur. – Compétence. – Option de compétence du demandeur. – Forum non conveniens. – Recevabilité. – Dialogue des juges », *Journal du droit international (Clunet)* n° 4, Octobre 2012, 23,

COMBET Mathieu, « Indemnisation des passagers de transports aériens au sein de l'Union européenne : quelle loi ? quel juge ? (à propos de l'arrêt Rehder du 9 juillet 2009) » *Revue Lamy Droit des Affaires* – 2009, Repères p.42

CORNUT Étienne, « *Forum shopping et abus du choix de for en droit international privé* », *Journal du droit international (Clunet)* n° 1, Janvier 2007, doct. 2

CORREIA Vincent,

- « *Éruption volcanique, circonstances extraordinaires et droits des passagers aériens* », *Revue de droit des transports* n° 1, Janvier 2013, comm. 9
- « *Vol AF 447 : L'indemnisation des familles au regard du droit de la consommation brésilien : exit les conventions internationales* », *Revue de droit des transports* n° 5, Mai 2010, étude 5

CUNIBERTI Gilles, « Conflits de juridictions. – Compétence des juridictions françaises. – Jugement de forum non conveniens. – Constatation par voie d'action. – Intérêt à agir. – Règlement (CE) n° 44/2001 – Juridictions du domicile du défendeur – Comparution volontaire des défendeurs. – Nationalité française des défendeurs ». *Journal du droit international (Clunet)* n° 1, Janvier 2009, 3

DAUDET Yves, « *Le droit international tire-t-il profit du droit communautaire ?* »: *L'Europe et le droit : mélanges en hommage à Jean Boulouis*, Dalloz, 1991, p. 99-112.

DE GRAEVE Loic, « *Catastrophe aérienne et préjudices réparables* », *La Semaine Juridique Edition Générale* n° 42, 17 Octobre 2011, 1118

DIEDERIKS-VERSCHOOR I.H.Ph., '*Insurance Company of North America v. Royal Dutch Airlines (KLM)*' (1978) 3 *Air and Space Law*, Issue 2, pp. 123–123.

DE LA ROCHÈRE Jacqueline, « *L'affaire de l'accident du Boeing 747 de Korean Airlines* », AFDI 1983 n°29, pp.749-772

DE MONTLAUR-MARTIN Elizabeth, « *La Convention de Varsovie exclut-elle toute action de droit commun en dommages-intérêts, conséquences des disparités de la jurisprudence au Royaume-Uni et en France sur l'indemnisation des otages du Koweït* », RFDAS n°201 1997, 253-259.

DEMPSEY Paul Stephen, « *Banning the unfit from the heavens* », vol. XXXII AASL 2007, p.29-30

DELEBECQUE Philippe :

- « *La thrombose, « syndrome de la classe économique », n'est pas un accident aérien* », Revue de droit des transports n° 10, Octobre 2011, comm. 160
- Commentaire, CA Toulouse, 3e ch., 1re sect., 6 oct. 2009, n° 08/1147, Antonios c/ Sté SOGEA, Revue de droit des transports n° 2, Février 2010, comm. 45
- « *Accident aérien et responsabilité du transporteur* », Revue de droit des transports n° 6, Juin 2008, comm. 127.
- « *La Cour de cassation exerce un contrôle strict sur la détermination des fors compétents* », Revue de droit des transports n° 1, Janvier 2012, comm. 6
- « *Accident aérien : compétence du juge pénal (non)* », Revue de droit des transports n° 7, Juillet 2008, comm. 154
- « *Je le croyais constant, il était infidèle !* » : une codification à droit « inconstant », Revue de droit des transports n° 10, Octobre 2011, repère 9.
- « *Pour une théorie du contrat de transport* », mélanges offerts à Jean-Luc Aubert.- Paris : Dalloz, 2005, p.103-114.
- « *L'évolution du transport de personnes* », Études offertes à Geneviève Viney, Paris : L.G.D.J., Lextenso éd., DL 2008, p.307-318.
- « *La Cour de cassation se prononce de façon objective sur la faute inexcusable du pilote* », Revue de droit des transports n° 11, Décembre 2007, comm. 247
- « *Vol Air Algérie Paris-Annaba-Paris : le règlement passagers ne s'applique pas* », Revue de droit des transports n° 1, Janvier 2013, comm.
- « *Accident aérien : constructeur codéfendeur* » Revue de droit des transports n° 5, Mai 2008, comm. 109

- « *Arrêt Redher : la détermination du juge compétent en cas d'indemnisation des passagers de transports aériens dans l'Union européenne* », Revue européenne de droit de la consommation 2010 n°2, p.345
- « *La compétence des tribunaux en matière aérienne est exclusive* », Revue de droit des transports n° 1, Janvier 2010, comm. 19
- « *Le choix d'une politique commerciale de surréservation par un transporteur aérien est constitutif d'un dol pour ceux des passagers à l'égard desquels le transporteur s'est mis consciemment dans l'impossibilité d'honorer ses obligations contractuelles* », Recueil Dalloz 1993 p. 98
- « *Indemnisation pour annulation de vol, Revue de droit des transports* » n° 3, Juillet 2012, comm. 41. « La météo et les droits des passagers : la nature est plus forte ».
- *La Cour de cassation se prononce de façon objective sur la faute inexcusable du pilote* Revue de droit des transports n° 11, Décembre 2007, comm. 247
- CALME Sandie, « *Le règlement communautaire n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires*, Revue de droit des transports n° 3, Mars 2009, étude 4
- « *Sous-traitance et transport* », Revue de droit maritime français, 01 mars 1995 n°547, p.246-256.
- « *La Convention de Montréal du 28 mai 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international ou le nouveau droit du transport aérien* », Journal de droit international avril 2005, p.270.
- « *La dispersion des sources de la responsabilité du transporteur aérien de passagers* », Mélanges en l'honneur de Philippe le Tourneau, Dalloz 2008, p. 326.
-

DELMAS-MARTY Mireille, « *L'espace judiciaire européen, laboratoire de la mondialisation* » Recueil Dalloz 2000, p.421

DERO-BUGNY Delphine, « *Cour de justice et tribunal de l'union européenne* », Journal du droit international (Clunet) n°2, Avril 2013, chron. 4

DESFOUGERES Eric, « *Voyageurs : réparer à tout prix* », Le droit des transports dans tous ses états : Réalités, enjeux et perspectives nationales, internationales et européennes, actes du Colloque du 16 au 18 mars 2011 à Lille, éd. Larcier, p.199-216.

DETTLING-OTT Regula, « *Tricks of trade, the view of a defense lawyer* », European air law association Conference, liability seminaire Munich 7 juin 1999, ed. Ph. DAGTOGLOU, P.N EHLERS, p.14.

DUMERY Alexandre, « *Interprétation stricte de la notion d'accident dans la réparation du préjudice corporel subi par le passager d'un aéronef au sens de la Convention de Montréal* », JCP G, n°4, 24 janvier 2014, n°90.

DUPONT-LASSALLE Julie, « *Accords conclus par les États membres en matière de transports aériens* », Europe n° 1, Janvier 2010, comm. 4

ESPEROU Robert, « *Le passager au cœur du transport aérien, Le passager, usager, client du transport aérien* », colloque du 15 juin 1993, IFURTA, éd. ADIFURTA, p.11-12

FASQUELLE Daniel, « *L'existence de fautes lucratives en droit français* », Petites affiches, 20 novembre 2002 n° 232, P. 27

FEARON Stephen J., « *La nouvelle Convention de Montréal de 1999, Une vision américaine* » RFDAS n°212, 1999, p.402 et s.

FEUERBACH-STEINLE Marie-France, « *Le droit des catastrophes et la règle des trois unités de temps de lieu et d'action* », Petites affiches, 28 juillet 1995 n° 90, p. 9

FITZSIMMONS Anthony, « *Terrorism Maximizing the insurance and a catastrophe risk* », AASL 2004, vol. XXIX, p.76.

FORTEAU Mathias, « *La contribution de l'Union européenne au développement du droit international général. Les limites du particularisme* », Clunet n°3, juillet 2010 chronique n°4.

FURT Jean-Marie et BASTIEN-RABNER Françoise, « *le voyageur, un consommateur protégé* » droit et patrimoine 2001, n°95, p.46

FRANCQ Stéphanie, « *L'influence du droit européen sur la réparation du dommage* », Troisième restitution publique : "Incertitude et réparation", Cycle Risques, assurances, responsabilités 2005, http://www.courdecassation.fr/colloques_activites_formation_4/2005

G. FOLLIOT Michel,

- « *La modernisation du système varsovien de responsabilité du transporteur, La Conférence Internationale de Montréal (10-28 mai 1999)* », RFDA n°212, 1999, p.409
- *De Varsovie (1929) à Montréal (2004) : Le nouveau régime de la responsabilité aérienne*, LPA 2005 n°148, p.21.

GALLOIS Alexandre, « *Les juridictions pénales spécialisées en matière d'accidents collectifs* », Procédures n° 10, Octobre 2011, alerte 46

GATES Sean, « *La Convention de Montréal 1999* », RFDAS n°212, 1999, p.444.

GLORIEUX Mikael Grégory RENIER, « *La protection des passagers aériens handicapés ou à mobilité réduite* », REDC 2012, p.705.

GONZALEZ-LEBRERO Rodolfo A, « *Montréal 1999 à travers une optique espagnol* », RFDAS, n°212, 1999, p. 447 et s.

GRARD Loïc,

- « *L'Union européenne et le droit international de l'aviation civile* », AFDI, n°49, 2003, p.492-515.
- « *Combien pour la perte d'un bagage ?* » Revue de droit des transports n° 7, Juillet 2010, comm. 159
- « *L'assurance annulation d'un vol ne peut se fonder que sur une démarche « opt in »* », Revue de droit des transports n° 3, Juillet 2012, comm. 43
- « *L'évolution de la norme dans les transports maritime et aérien* » Le droit des transports dans tous ses états : Réalités, enjeux et perspectives nationales, internationales et européennes, actes du Colloque du 16 au 18 mars 2011 à Lille, éd. Larcier, p.49-56.
- « *L'obligation de prise en charge des passagers en cas d'annulation de vol s'impose aux compagnies aériennes en toute circonstance* », La Semaine Juridique Edition Générale n° 16, 15 Avril 2013, 453
- « *Obligation de sécurité du transporteur aérien : éclairage sur les rôles respectifs de la Convention de Varsovie et la législation européenne* », Revue de droit des transport n°12, Décembre 2009, comm.250

GRIGORIEFF Cyril-Igor, « *Le régime d'indemnisation de la Convention de Montréal* », Revue européenne de droit de la Consommation, Le droit des passagers, États des lieux et perspectives, mai 2013, p.674 et s.

GROUDEL Hubert,

- Cass., civ, 1re, 3 juillet 2002, SNCF c/Tassito et autres, obligation de sécurité, SNCF, agression voyageur.
- « *Principe de l'application de la limite de responsabilité, responsabilité civile et assurance n°9, septembre 2004* », comm.265.

GUIBERT Claude et LOUKAKOS Nicolas, « Le principe de précaution », RFDAS vol.223, 2002, p.233-247

GUINCHARD Michel, *L'influence de la Convention de Varsovie sur les règles de droit interne relatives à la responsabilité du transporteur aérien*, RFDAS, p.189

HASSLER Théo, « Le gauchissement des règles de la responsabilité civile en cas d'accidents collectifs ou de risques majeurs », Petites affiches, 08 juin 1994 n° 68.

KOHLER Mélanie, « *La crise aérienne liée au nuage de cendres, génératrice de difficultés pour les transporteurs aériens mais accélératrices de l'émergence de la réglementation aérienne et d'une solidarité intermodale* », Revue de droit des transports, juin 2010, focus 52.

LÉGIER Gérard,

- Cass. Civ., 1re, 15 juillet 1999, JDI Clunet 2000, p.354 et s.
- CA Paris 29 octobre 1992, Epoux Haddad c. Air France, Dalloz 1993, p.446

LEMARIÉ Alexis,

- « *Rejet de la responsabilité du transporteur aérien en cas de thrombose veineuse du passager : le respect par la Cour de cassation de la finalité unificatrice de la Convention de Varsovie* », Revue de droit des transports n° 12, Décembre 2011, comm. 200
- « *Transport aérien : Révision des limitations de responsabilité de la Convention de*

Montréal », Revue de droit des transports n°4 avril 2010, étude n°4

LEPINE Cyril, « No smoking outside the aircraft, les perturbations du trafic aérien dues aux éruptions aux quatre coins du monde », RFDAS vol.258 2011 p. 113

GRELLIERE Vincent,

- « La responsabilité du transporteur aérien interne : de Varsovie à Montréal », Gazette du Palais, 03 août 2006 n° 215, p. 2
- Refus d'embarquement, annulation de vol, retard au départ et à l'arrivée : controverse et réécriture du règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 (première partie), Scapel-revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports - n° 4 , octobre 2010, p.230

GROUDEL Hubert, « Comment traiter le dommage causé à soi-même ? : point de vue privatiste », Responsabilité civile et assurances n° 3, Mars 2010, dossier 12

GRUAU Blandine, « Indemnisation voyageurs aériens », BTL 2012, n°3411

GUILLAUME Gilbert, « Du caractère impératif des dispositions de l'article 28 de la Convention de Varsovie », RFDAS 2006, p.230 et s.

J. BUONO Barbara, « The Recoverability of Punitive Damages Under the Warsaw Convention in Cases of Wilful Misconduct: Is the Sky the Limit? » Fordham International Law Journal, vol.13 issue 4, article 6.

JOB Alexandre, ODIER François, « La Responsabilité du transporteur aérien de personnes pour cause de retard », RFDAS vol.229, 2004, p.9 et s.

KENDE Christophe, « Développements récents en droit américain des transports . - Janvier 2011 – Octobre 2012 », Revue de droit des transports n° 4, Octobre 2012, chron. 8

KESTELOOT Jean-Pierre, « Le droit européen des passagers dans le transport par autobus et autocar », Revue européenne de droit de la consommation, Le droit des passagers : État des

lieux et perspectives, p. 603 et s.

KOTAITE Assad, « Préface de la Convention de Montréal, président de l'OACI », RFDAS n°212 octobre 1999 p.379-380.

LACHANCE Nicole, « The sky is the limit, Accident, bodily injury, and liability under the montreal convention », annales air and law space vol.XXVI p. 143

LEFFERS Christiane, « Conséquences jurisprudentielles probables de l'évolution du régime de responsabilité du transporteur aérien en Allemagne », RFDAS n° 212, 1999, p. 461.

LETACQ Frederic, « *La notion d'avarie au sens de l'article 26 de la Convention de Varsovie, Liber Amicorum Jacques Putzeys* », Bruylant, 1996, p.472.

LÉGER Nicolas,

- « De la nécessité d'arriver à l'heure », Recueil Dalloz 2004, p.2524,
- « La limitation de responsabilité du transporteur aérien », La Semaine Juridique Edition Générale n° 10, 9 Mars 2005, II 10030.

LEVENEUR Laurent,

- « Billet d'avion : horaires non garantis, mais vraiment hors contrat ? », Contrats Concurrence Consommation n° 12, Décembre 2005, comm. 200
- « Un important rappel : le dommage imprévisible n'est pas réparable », Contrats Concurrence Consommation n° 7, Juillet 2011, comm. 154.

,

LIENHARD Claude,

- « *La défense des droits des victimes, réparation, indemnisation, rôle des associations de défense des victimes* », Xavier LATOUR, La sécurité et la sûreté des transports aériens, Editions L'Harmattan, 2005, p.143-149.
- « *Les attributions déléguées à la Secrétaire d'Etat au droit des victimes : consécration et perspectives* », Journal des accidents et des catastrophes n°45 juin 2004.
- « Pour un droit des catastrophes », Dalloz, 1995, chron., p. 91.
- « *Crash du Concorde à Gonesse : les enseignements pour les créanciers indemnitaires* », Gazette du Palais, 77-78, page(s) 43-45.

- TGI Colmar (CIVI) 2 juillet 1992, « *L'indemnisation des parents et de la soeur de la victime d'un accident d'avion faisant l'objet de poursuites pénales pour homicides et blessures involontaires au sens de l'art. 706-3 c. pr. Pén* », D. 1993, p.208

D'AVOUT Louis, « *Dialogue transatlantique autour d'une règle uniforme de compétence judiciaire* », La Semaine Juridique Edition Générale n° 9, 27 Février 2012, 241.

MAZEAUD Denis, Com., 9 juillet 2002, Dalloz 2003, p.457.

MANKIEWICZ, « *Le protocole de Guatemala du 8 mars 1971* », RFDA 1972

MICHEL Valérie, « *Transport aérien : définition du vol retardé dans les vols avec correspondances* », Europe n° 4, Avril 2013, comm. 187

MIGNOT Marc , « *Obligation de résultat du transporteur de voyageurs dont les bagages placés en soute ont disparu* », JCP G 2006, II, 10 206,

MILDE Michael, « *The Warsaw system of liability in international carriage by air : History, Merits and Flaws and the new « non-Warsaw » Convention of 28 may 1999* », Annals of Air and Space law : vol. XXIV, 1999, p.155.

N. TOMPINKS JR Georges, « *The dawn of Unlimited liability, what will the day bring, Airline liability : a seminar on liability and claims handling in the airline and aerospace industries* », Munich, 12 May 1997, edited by P.D. Dagtoglou and P.N. Ehlers, p.26.

NAVEAU Jacques, « *L'évolution morphologique du droit aérien* », Études de droit des transports, Mélanges LIBER AMICORUM JACQUES PUTZEYS, 1996.

NIBOYET Marie Laure, « *La globalisation du procès civil international dans l'espace judiciaire européen et mondial* » : Journal du Droit International 2006, p. 937 s., spéc. N° 3

PAULIN Christophe,

- « *Considérations sur la faute inexcusable* », Revue de droit des transports n° 4, Novembre 2011, repère 4

- Cass. 1re civ., 12 déc. 2000 D. 2001, p. 1650, note *l'agression d'un voyageur qui pouvait être évitée ne constitue pas un cas de force majeure*
- « *Même en transport aérien, il faut se méfier de l'eau* », La Semaine Juridique Edition Générale n° 19, 6 Mai 2013, 530
- « *Présentation de la Convention de Montréal* », Colloque « Transport aérien », Toulouse 2 avril 2004, RFDAS, vol. 23, p.264;
- « *La discordance des régimes d'indemnisation des victimes d'accidents de transport* », Rev. dr. des transports, septembre 2009, Repère 8.
- « *Transport aérien international : entrée en vigueur de la Convention de Montréal* », Dalloz 2004, p. 1954.

PECH-LE GAC Sophie, « *De l'obligation de sécurité du transporteur aérien, durant une escale, après les opérations de débarquement* », Recueil Dalloz 2000 p. 283

PECOD Yves, « *Réflexions sur la refonte du code de la consommation* », Contrats, concurrences, consommations 2008, Etude 12, p.12 .

PERO MARMETTA Celine, « *Le consommateur, le cybervendeur en difficulté et le transporteur* », Option finance n°1054 novembre 2009, p.32

PESTEL Bernard , « *Les passagers indisciplinés (unruly or disruptive passengers) Aspects juridique national et international* », www.ifurta.org/downloads/passagersindisciplines.pdf

POISSONNIER Ghislain, OSSELAND Pierre,

- « *Perte de bagages par une compagnie aérienne : des précisions sur l'indemnisation du passager* », Petites affiches, 06 janvier 2011 n° 4, P. 13
-

PIGANEAU-DESMAISONS Bénédicte, « *Obligations de l'assisteur* », Responsabilité civile et assurances n° 7, Juillet 2005, comm. 232

PIRIS Jean Claude, « *L'interdiction du recours à la force contre les aéronefs civils, l'aménagement de 1984 à la Convention de Chicago* », AFDI 1984 n°30, pp.711-732

PRADON Fabrice,

- « *Perte de bagages enregistrés* » Revue de droit des transports n° 2, Mars 2007, comm. 44.
- note sous arrêt CA de Rennes, 14 juin 2013, *Société XL airways c. Agence de voyage de Bouard et Société Vacances Héliades*, RFDAS n°3, 2013, p.190-191

RAPP Lucien, « *Politique de libéralisation et sécurité aérienne en Europe* », Revue affaires européennes 1997, p.74-84

REBEYROL Vincent, « *Du nouveau sur l'obligation de limiter son préjudice* », La Semaine Juridique Edition Générale n° 7, 13 Février 2012, 170.

REMOND-GOUILLOUD Martine, « *La crise d'asthme est un événement non extérieur à la personne, elle est de nature à exonérer le transporteur de sa responsabilité* », note Dalloz 1990, p.272.

REUKEMA Barbara, « *Hand Luggage - Passengers Love It, the Airlines Hate It, and the Warsaw Convention is not Clear on How to Handle It* », AASL vol. XII, p.119.

Revue de droit des transports, « *Droits acquis des personnes à mobilité réduite dans les transports aériens* », Revue de droit des transports n° 2, Avril 2012, comm. 36

RIPERT, « *Unification du droit aérien* », RGDA, 1932, p.253

RIVET François, « *14 au 21 avril 2010 : fermeture de l'espace aérien européen* », revue Outre-Terre 2013/1-2 (n° 35-36 , p.61-76, disponible sur cairn.fr,

ROBBINS John, « *The Montreal Convention of 1999 and the smoking wrecking of accident* » Annales of Air and Space law, Mc Gill, vol.XXXII, 2007, p.2 et s.

RODIERE René, Civ, cass, 11octobre 1972, JCP, 17325.

ROUSSEAU François, « *De quelques réflexions sur la responsabilité collective* », Recueil Dalloz 2012, p.1983.

SAINT-ALARY Roger, « *M. Le Goff, Manuel de Droit Aérien, t. I : Droit public, t. II : Droit privé* ». In: Revue internationale de droit comparé. Vol. 14 N°1, Janvier-mars 1962. p. 223

SAINT-JOURS Yves, « *De la garantie des victimes d'accidents corporels par les générateurs de risques* », Recueil Dalloz 1999 p. 211.

SCHNEIDER André, « *Chronique d'une naissance* », le préjudice d'anxiété, JAC 2002, n°24.

SCHILLER Kaspar, « *De la Convention de Varsovie à la Convention de Montréal Quelques aspects du nouveau régime de responsabilité sous l'angle du droit suisse* », RFDAS, n°212, 1999, p.471 et s.

SCHMID Ronald, « *La notion de préposé dans la Convention de Varsovie* », RFDAS 1986, p. 165

SCHRENZEL Guy, « *Les passagers perturbateurs : aspects civils et pénaux en droit international* », Annales of Air and space law, Institut Mc gill, 1999, p.219 et s.

SERANT Frédéric, « *Les accidents collectifs et les comités de suivi : regards théoriques et pratiques* », Risques, études et observations, n°3 2011, version en ligne <http://riseo.fr>

SINAY-CYTERMANN Anne, « *Protection et surprotection du consommateur* », JCP éd. G 1994, I, n° 3804.

SOKOL Howard, « *Final Boarding call : The Warsaw Convention's exclusivity or preemption of State laws claims in International air travel* » : St. John's law Review, Issue I, Volume 74, winter 2000

STEINLE-FEUERBACH Marie-France,

- « *Assurances et transport aérien* », colloque La Sécurité et la sûreté des transports aériens, sous la direction de Xavier Latour, L'harmattan, 2005, p.17

- « *Les trajectoires de l'obligation de sécurité du transporteur aérien de personnes* », *Riseo 2010*, n°2, *Etudes n°1*.

TOSI Jean-Pierre,

- « *Droit des transports et droit des consommateurs de transport* », Mélanges Etudes de droit de la consommation liber amicorum Jean CALAIS-AULOY, Dalloz 2004, pp. 1121-1134
- « *Exclusivité du droit spécial. L'exemple de la responsabilité du transporteur aérien* », Publications des Mélanges sous la direction d'Yves Picod " Etudes sur le droit de la concurrence et quelques thèmes fondamentaux ", Dalloz, collection Mélanges, 2006.
- « *Le nouveau double régime de responsabilité du transporteur aérien de personnes* », Mélanges en l'Honneur de Michel Cabrillac, Dalloz-Litec, 1999, p. 325 et s.

VALLANSAN Jocelyne, « *Existe-il une théorie du contrat de transport ?* », Petites affiches, 28 novembre 2012 n° 238, p. 37

VIGNY Florent, « *Règlement n°261/2004 du 11 février 2004 comme une « nouvelle victoire d'un passager devenu consommateur* », RFDAS n°237, p.81 et s.

VINEY Geneviève,

- « *Quelques propositions de réforme du droit de la responsabilité civile* », Recueil Dalloz 2009 p. 2944
- « *L'assurance individuelle automatique dans les transports aériens* », RGAT 1963, p.145. Un nouvel

« *Accord IATA sur la responsabilité des transporteurs envers les passagers* » RFDA vol. 204, n°octobre-décembre 1997, p.405-407.

Articles de Presse

« Les indemnisations après un crash aérien, système opaque et inégalitaire », 31 janvier 2010, <http://www.ladepeche.f>

Isabelle de Foucaud, « Les accidents d'avion au plus bas depuis les années 1960 », 2 janvier 2013, <http://www.lefigaro.fr>

Ozan Akyurek, « Class action à la française : quels risques pour les compagnies aériennes ? », le 31 mai 2013, <http://www.latribune.fr>

« A qui appartient le ciel », le 28 juin 2008, le Figaro.fr

« L'impossible liste noire mondiale », l'Express, 3 juillet 2009

« Assurance du transport aérien après le 11 septembre: la Commission européenne propose des exigences minimales d'assurance pour tous les transporteurs et opérateurs volant en Europe, Communiqué de presse Europa Rapid, 24 septembre 2002, réf. IP/02/1357

« Ryanair sous le feu des critiques après avoir refusé des passagers aveugles », AFP pour l'handicap.fr, le 15 octobre 2005

« Les transporteurs aériens auront 3,6 milliards de passagers en 2016, Près du quart des nouveaux passagers seront chinois », Genève, Communiqué n°50 de l'IATA 6 décembre 2012.

«100 jours pour parvenir à 100% de billets électroniques » le 22 février 2008, Communiqué de Presse de L'IATA, E-Ticketing, <http://www.iata.org/whatwedo/stb/pages/e-ticketing.aspx>

Isabelle Smets « Les députés veulent renforcer les droits des passagers aériens », europolitiques du 28 février 2012, <http://www.europolitique.info/>

Emilie GARDES, « Flightinsurance,l'assurance accident d'avion », 16 juillet 2012, <http://www.news-assurances.com/>

« Le seul principe de précaution devient difficile à justifier », libération 10 avril 2010.

« Les compagnies aériennes stigmatisent «des restrictions inutiles », libération 19 avril 2010

François Bostnavaron, « Le surbooking, une pratique très rentable mais contestée », Le Monde 13 août 2000.

Eric Chol, « Les bonnes affaires du surbooking », l'Express, 10 août 2000.

« EasyJet, condamnée pour discrimination envers des passagers handicapés », le Monde.fr, du 13 janvier 2012

« TGI Lyon 27 mars 2012, Licenciée pour ses retards : la SNCF condamnée, l'expansion.com

du 27 mars 2012

« EasyJet, condamnée pour discrimination envers des passagers handicapés », le Monde.fr, du 13 janvier 2012

« Refus d'embarquer des handicapés: Easyjet de nouveau condamnée », L'express.fr, du 5 février 2013.

« Vols de bagages à Roissy : onze bagagistes et deux agents de maintenance interpellés », Le Monde.fr du 28 novembre 2012

« 10.000 bagages en souffrance à l'aéroport de Roissy » du 14 Mars 2013

<http://www.franceinfo.fr/>

Anna Rousseau, « pourquoi la compagnie Air Méditerranée se délocalise en Grèce, » 24 février 2012, Challenges.

François DELÉTRAZ, Dominique RIZET et Aziz ZEMOURI, Crash aux Comores : une catastrophe de « bout de ligne », le 3 juillet 2009. Le Figaro.fr

Travaux préparatoires et rapports

Avis du Comité économique et social européen sur "Le fonctionnement et l'application des droits acquis des usagers des transports aériens", Journal Officiel de l'Union européenne du 28 janvier 2012 – JOUE N°C 24 - Page 125.

COM (95) 724 final – 95/0359 (SYN), Proposition de règlement (CE) du Conseil relatif à la Responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, (96/C 104/11), présentée par la Commission le 15 février 1996.

COM (1996) Communication de la Commission au Conseil, intitulée « Nouvelle impulsion pour la politique de protection des consommateurs » qui a donné lieu à la Directives 97/7/CE du Parlement et du Conseil du 20 mai 1997 concernant la protection des consommateurs en matière de contrats à distance.

COM(1998) 41 final, 98/0022 (SYN) Proposition de REGLEMENT (CE\ DU CONSEIL, modifiant le règlement (CEE) n° 295/91 établissant des règles communes relatives à un système de compensation pour refus d'embarquement dans les transports aériens réguliers. COM(2000) 365 final, COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL, Protection des passagers aériens dans l'Union européenne, 21 juin 2000.

COM(2001) 574 final, COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN ET AU CONSEIL, Conséquences pour l'industrie du transport aérien après les attentats aux Etats-Unis du 10 octobre 2001, p.5-6.

COM(2001) 784 final - 2001/0305 COD)(2002/C 241/05) , n°3.4 : Avis du Comité économique et social sur la "Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes en matière d'indemnisation, des passagers aériens et d'assistance en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol.

COM (2002) 320 final, COMMUNICATION DE LA COMMISSION, concernant l'assurance du secteur du transport aérien après les attentats perpétrés aux États-Unis le 11 septembre 2001, p.3

COM(2002) 8 final —2002/0014 (COD)), Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires, du 14 janvier 2002.

COM(2002) 196 final livre Vert sur sur les modes alternatifs de résolution des conflits relevant du droit civil et commercial du 19 avril 2002.

COM (2002) 521 final, Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif

aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs du 24 septembre 2002.

COM (2008) 216 final, COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL, Rapport sur le fonctionnement du règlement (CE) n° 785/2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux exploitants d'aéronefs dans l'UE.

COM(2005) 47 final, 07/2005 (COD), Proposition de Règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens (texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) Bruxelles, le 16.2.2005

COM/2005/0048/final COD 08/2005, Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL concernant l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif et la communication des informations de sécurité par les États membres

COM(2011) 898 final, Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil, Une vision européenne pour les passagers: Communication sur les droits des passagers dans tous les modes de transport, du 19 décembre 2011.

COM(2011) 166 final, RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN ET AU CONSEIL relatif au fonctionnement et aux effets du Règlement (CE) N° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens, du 11 avril 2011.

COM/2011/0174 final, communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur l'application du règlement (CE) n° 261/2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol du 11 avril 2011.

SWD(2012) 171 final, Lignes directrices interprétatives sur l'application du Règlement (CE) N°1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006, concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens, 11 juin 2012.

Proposition de règlement (CE) du Conseil relatif à la Responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, (96/C 104/11) , p.1

Rapport de la Cour de cassation 2009, la jurisprudence de la Cour, Responsabilité civile et assurance, Les personnes vulnérables dans la jurisprudence de la Cour de cassation, La Documentation Française 2010.

Rapport de la Cour de cassation 2011, Le Risque, La Documentation Française 2012.

Rapport sur les frais cachés lors des réservations en ligne, étude du centre européen des consommateurs France sur 55 compagnies aériennes, version originale ECC, Net Study on

Airlines' Currency & Payment Card Fees the cost of paying, December 2011, disponible sur http://www.europe-consommateurs.eu/fileadmin/user_upload/eu-verbraucher/PDF/Berichte/Study_on_currency_and_payment_card_fees_2_.pdf

Rapport du Centre Européen des Consommateurs (CEC) présenté le 7 septembre 2010, sur les droits des passagers aériens, disponible sur http://www.europeconsommateurs.eu/fileadmin/user_upload/euconsommateurs/PDFs/publications/etudes_et_rapports/synthese_rapport_passagers.pdf

Rapport du groupe de travail chargé d'élaborer une nomenclature des préjudices corporels, dirigé par Jean-Pierre DINTILHAC, La Documentation Française 2006.

Rapport sur Les leçons à tirer de l'éruption du volcan EYJAFJÖLL, Compte rendu de l'audition publique du 8 juillet 2010, présenté par le député Christian KERT, le 12 octobre 2010.

Projet de rapport, Sur les droits des passagers dans les modes de transport (2012/2067 (INI)) Commission des transports et du tourisme du 30 mars 2012, Georges BACH rapporteur.

Groupe de Travail Terré pour une réforme du droit de la responsabilité, François Terré, Dalloz 2011,

Rapport d'information par la Commission des affaires européennes du Sénat, sur les intempéries et la navigation aérienne, présenté par le député Odile SAUGUE.

Guide méthodologique de la prise en charge des victimes d'accidents collectifs, Service de l'accès au droit et à la justice et à la Politique de la Ville, il a été élaboré par un groupe de travail du Conseil national d'aide aux victimes (CNAV), présidé par Claude Lienhard en 2003

Geneviève VINEY, Groupe de travail Cour de Cassation "Le temps dans la réparation du préjudice", minimisation du dommage et temporalité, rapport 2007, <http://www.courdecassation.fr/>

Rapport Guinchard, Sur l'ambition raisonnée d'une justice apaisée : La Documentation française, juin 2008.

Rapport « Confort et fluidité du parcours passager » sur l'évolution des infrastructures qui reflète une nouvelle manière de fluidifier le trafic des passagers. Le concept de « parcours » correspond à une tendance de rendre autonome le passager aérien au sein des aéroports., 27 avril 2011 Aéroports de Paris.

Hervé MARITON, Rapport d'information de l'Assemblée Nationale n°1161 par la commission des finances, de l'économie générale et du plan, sur la politique tarifaire de la SNCF, du 15 octobre 2008.

Jurisprudence

Jurisprudence communautaire :

CJCE, 12 déc. 1972, aff. jtes 21/72 à 24/72, International Fruit Co. et a. : Rec.1972, p. 1219

CJCE 22 mai 1985, aff. 13/83 « Parlement c/ Conseil », Recueil CJCE 1985 p. 1582,

CJCE du 30 avril 1986, aff. 209 et aff. 213/84, Ministère public c/ Asjes et autres dit Nouvelles Frontières, Rec. CJCE 1986, p.1457.

CJCE, 22 oct. 1987, aff. C-314/85, Foto-Frost : Rec. CJCE 1987, Rec. 1987 p. 4199.

CJCE, 5 novembre 2002, Commission cl Royaume Uni, aff. C-466/98, Commission cl Danemark, aff. C-467/98, Commission cl Suède, aff. C-468/98, Commission cl Finlande, aff. C-469/98, Commission c/Belgique, aff. C-471/98, Commission cl Luxembourg.

CJCE, 20 nov. 2001, aff. C-268/99, Jany et a. : Rec. CJCE 2001, I, p. 8615.

CJCE, 12 mars 2002, C-168/00, Simone Leitner c. TUI, Rec., CJCE 2002, p.I-2631.

CJCE du 27 septembre 2007, aff. C-396/06, Eivind F. Kramme contre SAS Scandinavian Airlines Danmark A/S,

CJCE arrêt du 10 juillet 2008, Emirates Airlines, C-173/07, Rec. CJCE 2008 p. I-5237, point 40)

CJCE 22 décembre 2008, Aff. C-549/07, Wallentin-Hermann c/ Alitalia, Rec . 2008 page I-11061

CJCE du 15 novembre 2009 Sturgeon et a Affaires jointes C-402/07 et C-432/97, Rec. CJCE 2009 I-10923.

CJUE 3e ch.,6 mai 2010, aff. C-63/09, Axel Walz c : Clickair Sa, *Rec 2010 page I-04239*,

CJUE, 3e ch., 13 oct. 2011, aff. C-83/10, Aurora Sousa Rodríguez et a, Rec. CJUE 2011, p. I-09469.

CJUE, 3e ch., 19 juill. 2012, aff. C-112/11, ebookers.com Deutschland GmbH c/ Bundesverband, décision non encore publié.

CJUE 12 mai 2011, C-294/10, Andrejs Eglītis et Edvards Ratnieks, Rec. CJUE 2011, p. 2011 I-03983

CJUE du 31 janv. 2013, aff. C-12/11, McDonagh c/ Ryanair Ltd , non publié.

CJUE du 26 février 2013 Air France SA c/ Heinz-Gerke Folkerts et Luz-Tereza Folkerts, non publié.

Jurisprudence américaine

Day v. Trans World Airlines Inc., 528 F. 2d. 31 (2nd Cir. 1975) disponible sur <http://www.leagle.com>.

Ricotta v Iberia Lineas Aereas de Espana, *482 F. Supp. 497* (EDNY1979), <http://caselaw.findlaw.com>

Paper Aircraft Co v/ Reyno 454 U.S. 235 (1981), disponible sur <http://caselaw.lp.findlaw.com>

Kupferman v. Pakistan International Airlines 438 NYS 2d 189, 1981, Laurence B. GOLDBIRSH, op., cit, p.161.

Curran c Aer Lingus, 17 av. Cas. (CCH) 17,560 (SDNY1982) (J. Leval), <http://caselaw.findlaw.com>

Hill c/ United Airlines, 550 F.Supp. 1048 (1982), 27 octobre 1982 United States District Court, D. Kansas disponible sur <http://www.leagle.com/>

Oliver. c. Scandinavian airlines system 5 [1983] US Dist. LEXIS 17951, disponible sur leagle.com,

Air France v. Saks (U.S. Supreme Court, 4 mars 1985, aff. n° 83-1785, 470 US 392 (1985), <http://caselaw.findlaw.com>

Knoll c Trans World Airlines, Inc., *610 F.Supp. 610 F. Supp. 844 844* (D.Colo.1985), <http://www.leagle.com/>

Seguritan v. Northwest Airlines, Inc., 86 A.D.2d 658, disponible sur www.leagle.com,

de la Cruz c Dominicana de Aviacion 1989 WL 148660, 22 av. Cas. (CCH) 17,639 (SDNY1989)

Rabinowitz v. Scandinavian Airlines, 741 F. Supp. 441 (SDNY 1990)., Paul B. LARSEN, op., cit, 441-448.

A. G. World Exports v. Amow air Dc Florida, 1990, 22 aviation cases 18. 221.

Price v. Bristish airways 1992 WL 170679 (SDNY), disponible sur leagle.com

Jack v. Trans World Airlines, Inc., 854 F. Supp. 654 (N.D.Cal.1994), disponible sur <http://caselaw.findlaw.com>

Stone v. Continental Airlines inc. 1995 905F supp. 823, <http://caselaw.findlaw.com>

Potter v. Delta Air Lines, Inc, 98 F.3d 881 (5th Cir. 1996). <http://www.leagle.com>.

Tsevas v. Delta Airlines, Inc., No. 97 C 0320. 1997 WL 76727, <http://caselaw.findlaw.com>

El Al Israel airlines LTD. v. Tsui Yuan Tseng (97-475) 525 U.S. 155 (1999) 122 F.3d 99, reversed. Disponible sur le site de l'Université de Cornell <http://www.law.cornell.edu/>

Alleyn v. Port Authority of New York and New Jersey 58 F.Supp. 15, 27 Avi. 17130 (D.C. N.Y. 1999), <http://caselaw.findlaw.com>

Fulop v. Malev Hungarian Airlines, 175 F. Supp. 2d 651 (S.D.N.Y. 2001), disponible sur www.leagle.com/

Dazo v. Globe Airport SECURITY SERVICES, No. 00-15058., July 01, 2002 - US 9th Circuit <http://caselaw.findlaw.com>

Fulop v. Malev Hungarian Airlines, 244 F.Supp.2d 217 (2003) 21 janvier 2003, disponible sur www.leagle.com/

Olympic Airways v. Husain, (02-1348) 540 US 644 (2004) reproduit dans <http://www.law.cornell.edu>

Ehrlich v. American Airlines, 360 F.3d 366 (2nd Circuit 2004) 8 march 2004, Paul B. LARSEN, op., cit, p.385-419

Watts v. Am. Airlines, inc, 2007, US District 75617 SD indianapolis 10 octobre 2007, disponible sur <http://in.findacase.com>

Hutchinson v. Bristish Airways PLC, 2009 US Dist. Lexis 28881 (EDNY 2009), Paul B. LARSEN, Aviation law, op., cit, p.746-754.

White et a. v. Emirates Airlines, Inc.U.S.Court of Appeals, 5th Cir., 1 oct. 2012, aff. N° 11-20843., <http://caselaw.findlaw.com>

U.S. Court of Appeals, 11th Cir., 16 mai 2012, aff. n° 07-15828, 07-15830 et 07-15.902, puis

U.S. Court of Appeals, 11th Cir.du 6 mai 2013 aff. 12-13278. <http://www.leagle.com>

U.S. Court of Appeals, 11th Cir., 6 mai 2013, Galbert and Bapte v. West Caribbean Airways aff. 12-13278, disponible sur <http://www.leagle.com>

U.S. District Court, Southern District of Florida, 25 sept. 2012, case n° 12-21680, Giglio Sub s.n.c. et al v. Carnival Corporation et aln, <http://caselaw.lp.findlaw.com>.

Jurisprudence australienne et britannique :

Chambre des Lords Sykes, Sidhu et autres c/British airways" du 12 décembre 1996, RFDAS 1997, p.163-185.

Povey v. Qantas Airways Limited, and British Airways Australia: High Court of Australia.

[2005] HCA 33: 23 June 2005, 216 ALR 427, Disponible dans Encyclopedia of international law, vol. 3, 2013, p. 26. (Philip Forsang Ndikum).

Air Travel and deep vein thrombosis group litigation order, House of Lords UK, 8 décembre 2005, [2005] UKHL 72. ,

KLM v. Hamman Uni L. Rev 2003 924 (High Court of South africa), Malcom A. CLARKE, David YATES, Contracts of carriage by land and air, 2nd ed. Informa Law, 2008, p.359

Tables des matières

Liste des principales abréviations	3
Introduction	6
Titre 1 : Les sources applicables à la responsabilité du transporteur aérien de passagers.....	33
Chapitre 1 : Une nébuleuse de normes conventionnelles et communautaires.....	34
Section 1 : Le droit conventionnel applicable à la responsabilité du transporteur aérien de passager.....	34
1§. La Convention de Varsovie de 1929.....	34
1. La responsabilité du transporteur aérien avant l'élaboration de la Convention de Varsovie.....	35
2. Le contenu matériel de l'Avant-Projet.....	35
B. La Convention de Varsovie : une œuvre de compromis.....	37
1. Une unification des règles de base.....	37
2. Les différentes modifications de la Convention de Varsovie.....	39
a) Le protocole de la Haye de 1955.....	39
i) L'augmentation des plafonds et les nouvelles conditions pour le déplafonnement de la responsabilité	39
ii) La colère américaine ou le début du morcellement du droit conventionnel	40
b) La Convention de Guadalajara “relative au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel”	41
i) Pourquoi une convention sur le transporteur de fait ?.....	41
ii) La stricte distinction entre les transporteurs.....	41
c) Les Accords de Montréal de 1966 ou la consécration de la responsabilité objective du transporteur aérien de passagers.....	43
d) Le protocole de Guatemala City de 1971 ou l'utopie conventionnelle	45
i) Le climat de confiance dans l'aéronautique	45
ii) Le passager au centre du droit conventionnel, l'ancêtre de la Convention de Montréal	46
e) Les Protocoles Additionnels de Montréal (PAM).....	52
i) La création des Droits de Tirage Spéciaux.....	52
ii) Les conséquences en matière d'indemnisation des passagers	53
3. L'interventionnisme de l'IATA.....	54
2§. La Convention de Montréal, une énième œuvre de compromis.....	56
A. Le contexte entourant l'adoption de la Convention de Montréal.....	56
B. La perception de la Convention de Montréal par la doctrine internationale.....	57
1. L'harmonisation avec le droit communautaire et la réglementation IATA sur le plafond d'indemnisation et l'insertion d'une part de responsabilité pour risque	57
2. La question du préjudice moral ou « mental injury » :.....	59
3. L'article 29 de la Convention de Montréal; la prohibition des dommages et intérêts punitifs	62
4. La primauté et l'exclusivité de la Convention.....	63
5. L'augmentation des options de compétences	64
a) la consécration de la fifth jurisdiction.....	64
b) l'étrange article 46 de la Convention de Montréal ou les sept options de compétences du passager aérien	66
L'article 45 de la Convention de Montréal a repris le principe de solidarité des transporteurs contractuel et de fait. Le passager aérien a la faculté	

d'assigner soit l'un et l'autre des transporteurs « conjointement ou séparément ». L'article 46 précise que « toute action en responsabilité prévue à l'article 45 5, doit être portée, au choix du demandeur, sur le territoire d'un des États parties, soit devant l'un des tribunaux où une action peut être intentée contre le transporteur contractuel, conformément à l'article 33, soit devant le tribunal du domicile du transporteur de fait ou du siège principal de son exploitation ».....	66
En cas de transport aérien dans un partage de code par exemple, le passager aérien voit ses choix de compétence augmenter. Cette disposition montre l'adaptation du droit conventionnel à l'émergence de nouvelles pratiques tel que la franchise ou le code sharing.	66
Section 2 : Le droit communautaire du transport aérien de passagers.....	67
1§. La genèse de la compétence communautaire en matière de transport aérien	67
A. La place du transport aérien dans les Traités fondateurs de l'Union européenne	67
B. L'immixtion progressive de la Communauté dans la réglementation commerciale aérienne.....	69
C. L'ultime étape : la fin du monopole du droit conventionnel aérien.....	70
2§ La création normative de la Communauté en matière de responsabilité du transporteur aérien.....	71
A. La protection des usagers du transport aérien.....	71
1. Le règlement CEE n°295/91 du Conseil du 4 février sur le système de compensation pour refus d'embarquement dans les transports aériens réguliers.	71
a) Les règles imposées par le règlement au transporteur aérien.....	71
b) Les règles laissées à la disposition du transporteur.....	73
2. Le règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol.....	75
a) Les travaux préparatoires	75
b) Le texte consacré	79
i) Le champs d'application du règlement	79
ii) Une indemnisation forfaitaire.....	79
B. L'amélioration de la sécurité des passagers.....	82
1. Le règlement n°2027/1997 sur la responsabilité en cas d'accident du transporteur aérien.....	82
a) Le texte originel	82
i) Le droit communautaire et sa recherche d'amélioration des droits des passagers.	82
ii) Les critiques concernant cette réglementation parallèle au droit conventionnel.....	84
b) Le règlement 2027/1997 après sa modification par le règlement du 13 mai 2002.....	84
2. Le règlement (CE) N°2111/2005 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif.....	85
a) Les travaux préparatoires.....	85
b) Le texte approuvé.....	87

i) L'Union européenne au cœur d'une vague de catastrophes aériennes .	87
ii) L'aspect pratique du black-listing	89
iii) La dérive des compagnies non communautaires pour accéder à une exploitation de l'Union européenne.....	89
3. Le règlement (CE) n° 785/2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux exploitants d'aéronefs dans l'UE.....	90
a) La modification de l'environnement aérien après le 11 septembre 2001..	90
b) Le règlement et les dispositions relatives aux exigences minimales en matière d'assurance aérienne de passagers.....	93
i) Le règlement relatif aux exigences en matière d'assurances applicables aux transporteurs et aux exploitants d'aéronefs du 24 avril 2004.....	93
ii) L'alternative au système assurantiel.....	96
C. L'égalité des usagers quant à l'accès au transport aérien.....	97
1. Des références évoquées et disparates sur la spécificité des personnes à mobilité réduite dans le transport aérien avant 2006.....	97
a) Le règlement n° 261/2004, 11 févr. 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol.....	97
b) Des droits reconnus noyés dans les Principes Généraux communautaires	97
c) La proposition de règlement du Parlement et du Conseil, concernant les droits des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens du 12 février 2005.....	99
2. Le règlement n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens.....	100
a) Le contenu.....	100
i) la définition du PHMR	100
ii) Les dérogations	101
b) Les critiques du CESE sur l'exécution du règlement à l'égard des passagers à mobilité réduite	102
Chapitre 2 : L'approche dynamique des rapports entretenus entre les sources applicables à la responsabilité du transporteur aérien à l'égard de son passager.....	104
Section 1 : Entre complémentarité et contrariété, la vision articulée et hiérarchisée des sources applicables à la responsabilité du transporteur aérien à l'égard de son passager.	104
1§ La structure hiérarchisée des sources	104
A. Un droit conventionnel à plusieurs vitesses.....	104
1. Les conflits entre les conventions applicables.....	104
2. Lorsque le droit conventionnel est inexistant ou inapplicable.....	107
B. La primauté du droit conventionnel sur les autres sources applicables.....	112
1. L'agencement des sources applicables à la responsabilité du transporteur aérien à travers l'analyse kelsénienne de la pyramide des normes.....	112
2. Le droit conventionnel au sein de l'ordre juridique communautaire.....	113
a) La participation de la Communauté à l'élaboration et à la consécration du droit conventionnel dans son ordre juridique.....	113
b) La place de la Convention de Varsovie dans le droit communautaire: L'arrêt Bogiatzi CJCE 22 octobre 2009.....	114
2§. La complémentarité matérielle des sources applicables à la responsabilité du transporteur aérien.....	118
A. La vision kaléidoscopique des sources applicables à la responsabilité du	

transporteur.....	118
B. Le rôle primordiale du juge communautaire dans l'imbrication du droit international privé au sein du droit européen dérivé	120
3§ La contrariété hypothétique des sources applicables à la responsabilité du transporteur	122
A. La prévention de la contrariété	122
1. Les origines du règlement 2027/1997 : la contrariété de la Convention de Varsovie avec la création d'un marché intérieur commun du transport aérien	122
2. Le texte originel du règlement n°2027/1997 et sa contrariété avec la Convention de Varsovie.....	124
3. La contrariété entre le règlement n°2027/1997, la Convention de Varsovie et le droit national: La décision de la High Court of Justice du 21 avril 1999 Queen v. Secretary of State for environment transport and regions ex parte international air transport association	126
B. Le contrôle juridictionnel de la CJCE dans la contrariété entre la Convention de Montréal et le règlement n° 261/2004.....	129
1. La contrariété invoquée entre la Convention de Montréal et le règlement n° 261/2004.....	129
2. L'impossible contrariété entre la Convention de Montréal et le droit dérivé communautaire existant et à venir	132
Section 2: Les influences mutuelles des sources applicables à la responsabilité du transporteur aérien.....	133
1§ L'influence du droit communautaire sur le droit conventionnel : Entre domination et rayonnement de l'Union européenne sur la Convention de Montréal	133
A. Le laboratoire européen au chevet d'un droit conventionnel obsoléscent	134
1. L'approche globale de l'influence communautaire sur le droit international	134
2. L'application de cette théorie du « laboratoire européen » à la responsabilité du transporteur aérien.....	136
3. L'expérimentation du droit des passagers aériens pour les autres modes de transports.....	138
B. La consécration de l'impérialisme communautaire dans la Convention de Montréal.....	139
1. Le passager érigé au rang de consommateur.....	139
2. Le droit à une indemnisation équitable fondée sur le principe de réparation intégrale.....	141
2§ L'influence des droits nationaux dans le perfectionnement du droit de la responsabilité du transporteur aérien: la remontée des particularismes nationaux ..	143
1. L'apport des droits internes dans l'acceptation de la responsabilité objective du transporteur aérien : la phase d'harmonisation des droits nationaux.....	143
a) L'existence d'un phénomène antérieur d'appropriation du droit conventionnel par les droits internes.....	143
b) L'émergence de la responsabilité objective dans les droits internes	144
2. La contribution « des conditions générales de transport» des compagnies aériennes dans la mise en œuvre de la responsabilité objective	146
B. L'impact des nouvelles tendances de la responsabilité civile de droit commun sur la responsabilité du transporteur aérien.....	148
1. L'absence d'autonomie du droit aérien et son appui sur le droit commun de la responsabilité.....	148

2. L'impact de la nouvelle dynamique du droit de la responsabilité civile sur la responsabilité du transporteur aérien.....	150
a) Le développement du droit des dommages corporels : les cas des droits nationaux européens.....	150
i) L'objectivation globale de la responsabilité civile.....	151
b) Les nouveaux regroupements : le droit des dommages de masse, droit des catastrophes, droit des accidents collectifs.....	154
i) Le rattachement de l'accident aérien à une catastrophe.....	154
ii) La portée de cette matière juridique pour les accidents aériens	155
Chapitre 3 : Étude du contrat de transport aérien de passager au vu de ses différentes sources	160
Section 1 : La théorisation du contrat de transport aérien de personnes.....	161
1§ Le contrat de transport aérien de personnes.....	161
A. Les fondements classiques du contrat de transport aérien de personnes.....	161
1. L'approche généraliste du contrat de transport de personnes.....	161
a) Le transport de personnes se caractérise par la réunion de trois conditions.....	161
i) Le critère de déplacement et le statut du passager	161
ii) La notion de maîtrise du déplacement.....	162
iii) La qualité de professionnel du transporteur aérien	162
2. La transposition de ces critères au transport aérien de personnes.....	163
a) Le contrat de transport aérien au regard du droit conventionnel et du droit interne	163
i) Les notions « d'acheminement » et « d'onéreux » pour l'article L.6400-1 du code des transports.....	163
ii) Le transport contre rémunération pour l'article 1er de la Convention de Montréal.....	164
b) L'aéronef et sa place dans le contrat de transport	165
B. Le renouveau de l'analyse du contrat de transport à travers le rapprochement des modes de transports.....	166
2§ La nouvelle approche du contrat de transport aérien de personnes	168
A. Le passager : un voyageur, un usager, un consommateur ?.....	169
1. Un usager du transport aérien.....	169
2. Un client du transport aérien.....	169
3. Un voyageur utilisant le transport aérien.....	171
B. La fusion des notions pour créer un nouvel acteur : le passager-consommateur	172
1. La consécration du voyageur-consommateur : l'influence du mouvement doctrinal et législatif applicable en matière de voyage à forfait.....	172
2. L'avènement du passager-consommateur.....	173
a. L'origine textuelle de la protection des intérêts du consommateur : l'influence communautaire sur le droit conventionnel	173
b. La consécration doctrinale du passager-consommateur.....	176
Section 2 : La formation et la matérialisation du contrat de transport aérien de personnes	177
1§ La formation du contrat de transport aérien de personnes à l'épreuve des nouvelles technologies.....	178
A. Les parties en présence : le passager un cyberacheteur, le transporteur un cybervendeur.....	179
1. Le passager aérien, face au contrat conclu à distance	179
2. Le transporteur aérien face à son obligation d'information	181

a) L'obligation d'information pré-contractuelle du transporteur aérien au regard de sa position de cyberprofessionnel	181
b) L'obligation d'information pré-contractuelle spécifique du transporteur aérien.....	183
B. La fonction du billet de passage ; la matérialisation du contrat de transport aérien	184
1. La conception traditionaliste du billet de passage :.....	184
a) La double fonction probatoire du billet de passage.....	184
b) La disparition du billet de passage au profit du titre de transport.....	185
2§. Le billet de transport dématérialisé : le E-billet	188
A. L'avènement du billet électronique	189
1. La définition du E-billet	189
2. L'adaptation du droit communautaire à la pratique du E-billet.....	190
B. L'émission du billet électronique ; La fusion du contrat de transport et du contrat de consommation.	191
1. La différenciation entre le E-billet et le contrat conclu à distance	191
2. L'obligation d'information du transporteur aérien lors de l'émission d'un E-billet	192
Section 3 : l'exécution du contrat de transport aérien de personnes.....	193
1§ Les obligations des parties au contrat de transport aérien de personnes.....	194
A. Les obligations du transporteur aérien	194
1. L'obligation d'information du transporteur aérien : le cas de l'information du transporteur aérien effectif.....	194
a) Les difficultés pour identifier le transporteur aérien effectif	194
i) Les pratiques de sous-traitance dans le transport aérien de personnes	195
ii) La passager est-il suffisamment informé de la sous-traitance et si oui est-il en mesure de refuser que son contrat de transport soit réalisé par un autre transporteur aérien ?.....	197
b) Les clauses de substitution : le contrat de transport est-il un contrat intuitu personae.....	199
c) La loi du 24 avril 2013 renforçant l'information des voyageurs lors de la commercialisation de titres de transport sur les compagnies aériennes figurant sur la liste noire de l'Union européenne	201
2. L'obligation de sécurité du transporteur aérien.....	204
a) L'assise doctrinale et jurisprudentielle de l'obligation de sécurité dans le transport de personnes.....	204
b) La coexistence de l'obligation de sécurité de résultat avec la responsabilité de plein droit du transport aérien de personnes.....	205
3. L'obligation de célérité du transporteur aérien.....	206
B. Les obligations du passager aérien.....	207
1. Le paiement du prix du billet.....	207
a) La prohibition du opt-out dans les choix optionnels du passager aérien	208
b) Les suppléments demandés lors des paiements via internet.....	210
2. L'obligation de s'informer sur les exigences des compagnies aériennes et des services douaniers.....	212
2. L'obligation de se conformer aux exigences de sécurité à l'embarquement et à bord de l'aéronef.....	214
a. L'obligation du passager de se conformer aux exigences de sécurité durant le parcours d'embarquement.....	215

b) L'obligation de discipline à bord de l'aéronef.....	215
2§ L'encadrement des clauses limitatives de responsabilités et la consécration des clauses abusives dans le contrat de transport aérien de personnes.....	218
A. La présence de clauses abusives dans les contrats de transport aérien de personnes.....	219
1. Les clauses de non garantie des horaires.....	219
2. La collecte des frais liés à l'application de la réglementation européenne. .	221
B. Les clauses limitatives de responsabilité dans les contrats de transports aérien de personnes.....	222
1. La place des clauses limitatives de responsabilité dans le contrat de transport aérien de personnes.....	222
a) La prohibition des clauses de non-responsabilité.....	222
b) L'encadrement conventionnel des clauses limitatives de responsabilité	223
2. L'assimilation de la clause limitative de responsabilité à une clause abusive	224
a) Le débat doctrinal sur la proximité entre la clause abusive et la clause limitative de responsabilité.....	224
b) Le contrôle des clauses abusives bénéficiant aux clauses limitatives de responsabilité : l'exemple de la décision du TGI de Paris du 31 janvier 2012 UFC-que- Choisir c/ Easyjet.....	225
Titre 2 : Les dommages subis par le passager aérien lors de l'exécution du contrat de transport	229
Chapitre 4 : La responsabilité du transporteur aérien pour retard.....	231
Section 1 : Le retard et les situations entraînant collectivement un retard pour les passagers aériens.....	231
1§ L'analyse matérielle du retard.....	232
A. La définition du retard au regard des textes en vigueur	232
1. Le retard dans le droit conventionnel.....	232
a) L'article 19 de la Convention de Montréal.....	232
b) Les lacunes considérables de l'article 19 de la Convention de Montréal : la réitération des problèmes constatés lors de l'application de l'article 19 de la Convention de Varsovie.....	233
2. Le retard selon le droit communautaire.....	234
a) L'article 6 du règlement n°261/2004 et la notion de retard important ...	234
b) La différence de conception du retard entre le droit communautaire et le droit conventionnel	235
3. La complémentarité entre le droit conventionnel et le droit communautaire en matière de retard : L'arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes du 10 juillet 2006 IATA-ELFAA c/ Department for Transport...	236
B. Le renforcement des droits des passagers en cas de retard par la jurisprudence communautaire.....	238
1. L'arrêt de la CJCE du 15 novembre 2009 Sturgeon et a c/ Condor.....	238
a) La distinction entre le retard et l'annulation de vol	238
b) L'assimilation du retard important à l'annulation de vol en matière d'indemnisation.....	240
2. L'arrêt de la CJUE du 23 octobre 2012 Nelson c/ Lufthansa.....	241
a) La contrariété soulevée entre les articles 5 et 7 du règlement n°261/2004 et l'article 29 de la Convention de Montréal.....	241
b) L'obstination de la CJUE dans la protection des passagers-consommateurs.....	243
3. L'arrêt de la CJUE du 26 février 2013 Air France SA c/ Heinz-Gerke	

Folkerts et Luz-Tereza Folkerts : le retard dans les vols avec correspondance	244
4. La transposition de la jurisprudence CJUE dans la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil du 13 mars 2013 modifiant le règlement (CE) n°261/2004	245
2§ L'avènement de la notion d'annulation de vol par le droit communautaire	246
A. Les superprivilèges des passagers victimes de l'annulation de vol	247
1. L'avènement d'une définition de l'annulation de vol par la CJCE	247
a) L'annulation de vol : l'illustration de l'inexécution du contrat de transport aérien	247
b) La contribution de la CJUE dans la distinction entre le retard et l'annulation de vol	248
2. La réparation de l'annulation de vol	249
a) Indemnisation forfaitaire et indemnisation complémentaire : l'application combinée du droit conventionnel, du droit communautaire et du droit interne	249
b) L'évaluation des postes de préjudices au regard du droit national	251
B. L'exonération partielle du transporteur aérien en cas de circonstances exceptionnelles	252
1. L'exonération du transporteur au regard du droit conventionnel et communautaire	252
a) L'exonération du transporteur aérien au regard de l'article 19 de la Convention de Montréal	252
b) L'exonération du transporteur aérien par le droit communautaire en cas de circonstances exceptionnelles	253
2. L'apport jurisprudentiel suite à l'éruption volcanique Eyjafjöll du 20 mars 2010	257
a) La fermeture de l'espace aérien européen au regard du principe de précaution	257
b) La confusion générale sur l'application du règlement n°261/2004	259
c) Une obligation de prise en charge et d'assistance illimitée dans le temps et l'espace : la confirmation par l'arrêt de la CJUE Denise McDonagh c/ Ryanair du 31 janvier 2013	261
d) La proposition de modification du règlement n°261/2004 du 13 mars 2013 : la définition des circonstances exceptionnelles et l'avènement du principe d'obligation de minimiser le préjudice du passager	264
B. Les cas d'annulation oubliés par le législateur européen: la faillite des compagnies aériennes	265
1. L'absence de réglementation spécifique à la gestion des passagers suite à la faillite des compagnies aériennes	265
a) L'aggravation de la situation financière des compagnies aériennes	265
b) Le recours des passagers aériens au regard du droit commun des procédures collectives	266
2. Les solutions envisageables en cas de faillite de la compagnie aérienne	268
a) L'instauration d'un principe de responsabilité collective	268
b) La création d'un fonds de garantie à l'image de la garantie APST	268
c) L'intervention de la puissance publique par la réquisition d'un aéronef pour organiser le rapatriement	269
Section 2 : Les situations génératrices de retard affectant individuellement les passagers : le refus d'embarquement	271
1§ Le refus d'embarquement pour « surbooking »	271

A. La notion de surbooking : une exclusivité du droit communautaire	271
1. Le surbooking une pratique rentable pour le transporteur aérien mais inacceptable pour les passagers-consommateurs.....	271
a) Le surbooking, une forme élaborée de refus d'embarquement.....	271
b) Une pratique injustifiée compte tenu des avancées technologiques en matière de réservation	272
2. Le droit du transporteur aérien de pratiquer le surbooking au regard du règlement n°261/2004.....	273
a) Le surbooking : longtemps tiraillé entre le droit commun et le droit communautaire.....	273
b) La persévérance du législateur européen dans la mise en place d'un traitement systématisé du refus d'embarquement : le règlement n°261/2004	274
3. L'assimilation du refus d'embarquement à l'annulation de vol dans l'indemnisation du passager non volontaire	275
a) L'indemnisation standardisée et immédiate du passager non volontaire	275
b) Le recours au droit commun pour l'obtention de l'indemnisation intégrale du préjudice	277
B. Les effets pervers de la responsabilité objective et systématisée en matière de refus d'embarquement	278
1. L'analyse macroéconomique du surbooking.....	278
2. L'impact de la disparition de la faute dans l'analyse du surbooking	280
a) Une jurisprudence française longtemps défavorable au surbooking assimilé à une faute dolosive.....	280
b) Le surbooking : un manquement à l'obligation de loyauté contractuelle ignorée par la nouvelle jurisprudence.....	281
2. Le surbooking : la faute lucrative par excellence.....	283
a) La définition de la faute lucrative	283
b) Les solutions envisageables afin de réduire la pratique du surbooking.	284
2§ Le refus d'embarquement des personnes à mobilité réduite	287
A. Le règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006, concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens	287
1. Le droit d'accès des personnes handicapées ou à mobilité réduite à bord de l'aéronef.....	287
2. La possibilité de refuser l'accès aux PHMR sous certaines conditions	287
B. Un règlement peu dissuasif et mal appliqué par les transporteurs aériens	288
1. L'efficacité du règlement mise à mal par la dérogation sur le fondement de sécurité.....	288
2. La nécessité d'instaurer des règles de sécurité dissociées de l'obligation d'assistance à bord de l'aéronef.....	289
Chapitre 5 : La responsabilité du transporteur aérien de passager en cas d'accident	291
Section 1 :Le régime uniforme applicable en cas d'accident aérien : l'exclusivité du droit conventionnel	291
1§ L'instauration d'un régime de responsabilité uniforme et exclusif	292
A. L'uniformisation relative du droit applicable au transport aérien en matière de responsabilité du transporteur aérien en cas de décès ou de lésion corporelle.....	292
1. Les dispositions du droit conventionnel consacrant son autonomie.....	292
a) L'article 24 de la Convention de Varsovie et l'article 29 de la Convention de Montréal.....	292
b) La fragilisation du principe d'exclusivité en raison d'une autonomie	

relative du droit conventionnel.....	294
2. L'exclusivité de la Convention à l'épreuve des juges.....	295
a) L'exclusivité de la Convention contre le recours fondé sur le droit commun : un même événement, deux solutions : le cas de la prise d'otage des passagers du vol British Airways 149 à Koweït City en 1990.....	295
i) L'arrêt de la Chambre des Lords du 12 décembre 1996.....	295
ii) L'arrêt de la Cour de Cassation du 15 juillet 1999 ou la rupture avec le principe d'exclusivité.....	297
b) La mise à l'écart de la Convention de Montréal au profit du droit de la Consommation brésilien : Jugement de la 48 ^e chambre civile de l'État de Rio de Janeiro, Anibal Fonseca Lima Filho et autres c/ Sté Air France du 11 mars 2010.....	302
B. Le renvoi du droit communautaire et du droit interne à l'application exclusive du droit conventionnel en matière de responsabilité du transporteur aérien en cas d'accident.....	305
1. Le règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002 modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident	305
2. L'article L.6421-3 du code des transports.....	306
2§. L'analyse de la notion d'accident au regard de l'article 17 de la Convention de Montréal.....	307
A. L'accident ou la lésion corporelle subie par le passager	307
1. L'absence de définition du droit conventionnel.....	307
a) L'accident et le transport aérien	307
b) L'accident aérien et sa conceptualisation par la jurisprudence	308
2. L'appréciation de la notion d'accident : entre opportunisme et restriction .	310
a) Les malaises des passagers lors de la phase de transport.....	310
b) Les cas des thromboses veineuses ou syndrome de la classe économique : l'émergence d'un nouveau risque aérien	315
i) Le lien entre la thrombose-veineuse et le transport aérien	315
ii) L'unité des juridictions dans le rejet de la thrombose-veineuse comme un accident aérien	315
iii) La proximité des solutions de la thrombose-veineuse avec les troubles auditifs	317
c) Les passagers indisciplinés et la notion d'accident.....	319
i) L'obligation de sécurité de résultat du transporteur ferroviaire en cas d'agression	319
ii) L'abondante jurisprudence américaine en matière de « unruly passengers ».....	320
B. La délimitation spatiale de la responsabilité du transporteur aérien	321
1) La période de responsabilité du transporteur aérien retenue par les tribunaux français	322
a) Les risques inhérents à la navigation et à l'exploitation aérienne.....	322
b) La période de transport durant laquelle le passager est pris en charge par le transporteur aérien	323
2. La période de responsabilité du transporteur aérien retenue par les tribunaux américains.....	327
a) L'affaire Day v. Trans World Airlines inc.....	327
b) Les conséquences jurisprudentielles de l'affaire Day v. Trans World Airlines inc : le test tripartite	330

Section 2 : La réparation des dommages corporels	332
1§ La consécration d'une responsabilité de plein droit du transporteur aérien	332
A. L'évaluation des postes de préjudices au regard du droit interne	332
1. Le principe de la réparation intégrale en droit français.....	332
a) La réparation intégrale fondement de la Convention de Montréal.....	332
b) L'existence de limitations de responsabilité ou de plafonds : une atteinte à la réparation intégrale.....	333
i) L'existence de plafond d'indemnisation à l'heure actuelle en matière de transport aérien porte-t-il atteinte au principe de réparation intégrale ?	334
ii) La procédure de question prioritaire de constitutionnalité pourrait-elle permettre aux justiciables français de faire écarter l'application des plafonds de la Convention de Varsovie ?.....	334
Le législateur avec la loi du 2 mars 1957 s'est limité à renvoyer aux limites prévues par la Convention de Varsovie. Les limitations, au moment de l'entrée en vigueur de la Convention de Montréal, étaient en voie d'extinction.	334
2. Les postes de préjudices indemnisés par le droit français résultant d'un dommage corporel.....	336
Le droit interne a un rôle subsidiaire, l'amélioration et le perfectionnement du droit de la réparation peuvent-ils être un facteur d'efficacité du droit applicable ?	336
La mise en œuvre du droit conventionnel avec un système de réparation rationalisé offrent-ils de manière combinée une réparation intégrale au passager aérien ou à ses ayants-droit ?	336
a) Les postes de préjudices retenus pour les victimes d'accident aérien.....	336
b) Les postes de préjudices indemnisables pour les ayants-droit des victimes d'accidents aériens.....	338
c) La rationalisation de l'évaluation du dommage en cas de dommage collectif.....	338
3. Le préjudice moral : le dommage d'un dommage ?.....	339
a) La divergence de conception du préjudice moral : un dommage à part entière ?.....	340
b) L'émergence de la notion de stress post-traumatique comme une lésion corporelle.....	341
4. L'existence d'un préjudice collectif	342
a) la catastrophe aérienne : une atteinte aux intérêts collectifs ?.....	342
b) La prise en compte de la dimension collective de l'accident dans l'indemnisation des victimes et des ayants-droit.....	343
i) L'absence de spécificité du préjudice moral des ayants droit lors d'une catastrophe	344
ii) Le préjudice d'angoisse des passagers et sa transmission aux ayants-droit.....	345
B. La coexistence de deux types de responsabilité dans la Convention de Montréal	346
1. La responsabilité pour risque du transporteur aérien à l'égard de son passager.....	346
a) Une responsabilité fondée sur le risque-accident.....	346
b) L'insuffisance des dispositifs mis en place par la Convention de Montréal pour accompagner cette responsabilité pour risque.....	349
2. La responsabilité pour faute présumée à partir de 113 000 DTS.....	351
a) La survivance de la faute malgré l'instauration d'une responsabilité	

objective	351
b) La recherche de la faute présumée.....	352
2§ Les moyens de défense du transporteur aérien.....	355
A. La faute de la victime : l'exonération du transporteur aérien	356
1. L'évolution de la notion de faute concomitante dans le droit conventionnel	356
2. Les conditions exigées pour déterminer la faute de la victime.....	356
a) une négligence, un acte ou une omission préjudiciable	357
b) L'absence de précision quant au degré de la faute de la victime retenue	359
c) Quid de l'état antérieur de la victime ?.....	359
B. L'absence de faute du transporteur aérien pour la part excédant 113 000 DTS.....	360
1. L'absence de faute commise par transporteur	360
a) La fin de la controverse sur les « mesures nécessaires » avec la Convention de Montréal.....	360
b) Le caractère relatif de la preuve de l'absence de faute du transporteur	361
2. L'exonération du transporteur en cas de faute d'un tiers.....	362
a) La définition du tiers par rapport au transporteur aérien	362
b) Les actes des tiers susceptibles d'entraîner l'exonération du transporteur aérien	362
i) L'acte d'un passager envers un autre.....	363
ii) Les actes de terrorisme et de piraterie.....	364
iii) La défaillance technique et la responsabilité du constructeur aéronautique	364
b) Qu'en est-il de la force majeure pure ou du « God 's Act » ?.....	365
Chapitre 6 : La Responsabilité du transporteur aérien pour les dommages aux bagages	368
Section 1 : La responsabilité du transporteur aérien à l'égard des bagages	369
1§. La notion de bagage dans le transport aérien.....	369
A. La définition du bagage.....	369
1. Les caractéristiques du bagage	370
a) L'absence de définition du bagage par le droit conventionnel	370
b) L'encadrement du bagage par les conditions générales de transport	370
c) Les bagages et la réglementation applicable aux matières dangereuses.....	371
2. La particularité de certains bagages	372
a) La question de l'équipement des PHMR et de leur assimilation à des bagages.....	372
b) Le transport d'animaux vivants.....	373
B. Deux catégories de bagages, deux régimes de responsabilité.....	373
1. Les bagages enregistrés : la réaffirmation d'une responsabilité de plein droit limitée.....	373
a) Les bagages enregistrés et la fin d'un formalisme.....	373
b) La destination du bagage enregistré et son impact sur le régime de responsabilité.....	374
2. Les bagages à main : la logique d'une responsabilité pour faute	376
a) Les bagages à main, des bagages non enregistrés.....	376
b) Une responsabilité pour faute en cas de dommages au bagage non enregistré.....	377
2§ Les dommages aux bagages : une terminologie empruntée au transport de marchandises.....	378

A. Les dommages énoncés à l'article 17§2 de la Convention de Montréal.....	378
1. La définition des dommages énoncés dans le droit conventionnel.....	378
2. Le jeu des assimilations en matière de dommages aux bagages.....	380
B. Le retard des bagages prévu à l'article 20 de la Convention de Montréal.....	381
1. La notion de retard de bagages.....	381
2. Une responsabilité pour faute présumée en cas de retard des bagages enregistrés.....	382
Section 2 : Limitations, exonérations et déplafonnement de responsabilité du transporteur aérien à l'égard des bagages.....	383
1§ La réparation plafonnée en cas de dommages aux bagages.....	383
A. Une réparation limitée pour tous les dommages	383
1. La détermination des postes de préjudice : l'arrêt de la CJUE, 6 mai 2010 Walz c/ Click Air.....	383
a) La fusion des notions de préjudice et de dommage dans la Convention de Montréal.....	383
b) L'existence d'un préjudice moral en cas de dommage aux bagages.....	384
2. Une responsabilité limitée pour tous les types de dommages aux bagages	385
B. Une réparation déplafonnée dans certaines situations.....	388
1. La déclaration spéciale d'intérêt	388
a) La notion de déclaration spéciale d'intérêt	388
b) Les conséquences d'une déclaration spéciale d'intérêt en cas de dommages aux bagages.....	390
c) La complémentarité de la déclaration spéciale d'intérêt avec une assurance bagages.....	391
2. La faute du transporteur aérien en matière de dommages aux bagages.....	392
a) Le contrat de sous-traitance en transport aérien et la notion de préposé	392
b) La faute commise dans l'exercice de leurs fonctions.....	393
c) Les cas emportant déplafonnement de la responsabilité du transporteur aérien.....	395
2§ Les moyens d'exonération du transporteur aérien.....	397
A. La faute du passager en matière de bagages.....	397
B. Le vice propre du bagage.....	399
C. L'absence de faute pour les bagages non enregistrés.....	400
Titre 3 : La mise en œuvre de la responsabilité du transporteur aérien par le passager	402
Chapitre 7 : L'action judiciaire du passager contre le transporteur aérien	402
Section 1 : Les règles de compétences instaurées par le droit conventionnel.....	403
1§ L'article 33 de la Convention de Montréal au regard des nouvelles réalités du transport aérien	403
A. La survivance des fors instaurés par la Convention de Varsovie ou l'inadaptation du droit conventionnel à la nouvelle structuration des compagnies aériennes.....	403
1. Le tribunal du domicile du transporteur.....	404
a) Une jurisprudence constante quant à la détermination du siège social .	404
b) Le contrat conclu sur internet et le siège social du transporteur aérien	405
c) Le siège social du transporteur de fait	405
2. Le tribunal du siège principal de son exploitation : Une conception difficilement appréciable en raison des mutations structurelles du transport aérien	406
3. Le tribunal de l'établissement par le soin duquel le contrat du transporteur aérien a été conclu.....	407
4. Le tribunal du lieu de destination.....	409

B. L'avènement de la cinquième juridiction : un for d'esprit consumériste	410
1. L'analyse textuelle de l'article 33§2 de la Convention de Montréal.....	410
2. Le privilège de la partie faible uniquement en cas de dommages corporels	412
2§ Le caractère impératif des règles de compétences.....	414
A. Un principe consacré par la jurisprudence : les arrêts de la Cour de Cassation du 11 juillet 2006.....	415
1. L'action dirigée contre le transporteur aéronautique et le transporteur aérien	415
a) Les situations en présence	415
b) La procédure	415
c) Le problème de droit.....	416
2. La solution retenue par la Cour de Cassation.....	416
a) L'interprétation de l'article 28 de la Convention de Varsovie.....	416
b) La pratique des tribunaux face à l'article 28 de la Convention de Varsovie	417
c) La solution retenue par la Cour de cassation.....	418
B. L'exception au caractère impératif des règles de compétence : l'action en indemnisation des passagers sur le fondement du règlement n°261/2004.....	418
1. L'arrêt de la CJUE Peter Rehder contre. Air Baltic Corporation du 9 juillet 2009.....	418
a) Les faits	418
b) Les questions préjudicielles et la solution retenue par la CJUE.....	419
2. La perte du caractère exclusif de la Convention de Montréal dans la détermination du juge compétent.....	420
a) La distinction entre l'indemnisation forfaitaire et l'indemnisation complémentaire	420
b) La compétence du règlement Bruxelles I uniquement dans la mise en œuvre des droits issus des mesures standardisées du règlement n°261/2004	421
3. La perturbation des options de compétence conventionnelles par le droit interne de la consommation.....	422
3§ La mise en œuvre des règles de compétence	423
A. Les conséquences d'une multitude de fors : le forum shopping.....	423
1. Le forum shopping : une tentation exagérée par la doctrine.....	424
a) Le caractère exclusif du droit conventionnel	424
b) L'article 29 de la Convention de Montréal : une arme contre le forum shopping.....	425
2. Le forum shopping et l'approche consumériste de l'action en justice du passager aérien	427
a) La recherche de la maximisation de son indemnité : l'utilisation efficace des renvois à la lex fori.....	427
b) Le centre du forum shopping : l'évaluation du préjudice réparable.....	427
c) Un forum shopping abouti : la mise à l'écart du droit conventionnel au profit du droit interne.....	428
B. L'insécurité générée par la multitude de fors: la consécration du forum non conveniens en matière aérienne.....	428
1. L'analyse du forum non conveniens	429
2. La saga judiciaire du crash de la West Caribbean Airways à l'épreuve du forum non conveniens.....	430
a) Le premier épisode : Us District Court Southern District of Florida du 3	

novembre 2007.....	430
b) La décision de la Cour de cassation du 7 décembre 2011 M. Antoine Y. et a. c/ Newvac, West Caribbean Airways et a.	431
c) Les décisions des U.S. Court of Appeals, 11th Circuit du 16 mai 2012 et du 6 mai 2013.....	432
Section 2 : Les conséquences d'un droit processuel dynamique sur l'action contre le transporteur aérien	433
1§ Les silences du droit conventionnel en matière d'intérêt à agir et de détermination de la compétence rationae materiae	434
A. L'incompétence des juridictions pénales pour les actions en réparation dirigées contre le transporteur aérien	434
1. Une jurisprudence constante et renforcée.....	434
2. Vers la création de juridictions spécialisées en matière d'accident collectif	436
B. L'intérêt à agir des associations de victimes d'accidents collectifs.....	437
1. L'action groupée des victimes d'accident aérien.....	437
2. L'action conjointe des associations ou fédérations.....	439
2§ L'amélioration des droits des passagers par la simplification du droit processuel	440
A. Vers une introduction de l'action de groupe en droit français	440
1. Les avancées du consommateur bénéficiant au passager aérien	440
2. Une action limitée aux dommages matériels.....	441
3. L'exemple de la class action américaine en matière de droit des passagers : Hutchinson v. British Airways PLC, 2009.....	442
B. Le traitement rapide des petits litiges entre le transporteur aérien et son passager.....	442
1. La saisine du juge de proximité pour les dommages inférieurs à 4000 euros	442
2. Le problème de la maîtrise du droit conventionnel et du droit communautaire par le juge de proximité	443
Chapitre 8 : Les règlements alternatifs des litiges entre le transporteur aérien et son passager	445
Section 1 : Les règlements extrajudiciaires des litiges non corporels	445
1§ Le traitement systématique des plaintes des passagers aériens	446
A. La résolution des litiges par le transporteur aérien	446
1. Les origines du principe de traitement des plaintes par les compagnies aériennes.....	446
2. Le contrôle du traitement des plaintes par les organismes nationaux chargés de l'application du règlement n°261/2004.....	447
B. La proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement n°261/2004 du 13 mars 2013 :Vers une amélioration du traitement des réclamation et plaintes des passagers.....	449
1. L'amélioration du traitement des plaintes et des réclamations par une obligation d'information des transporteurs aériens.....	449
2. La rationalisation du traitement des plaintes et des réclamations des passagers.....	450
a) Les résolutions de l'IATA contenues dans le Passenger Services Conference Resolutions	450
b) Les délais de protestations de la Convention de Montréal ; une incitation à la résolution alternative des litiges.	451
c) Les nouveaux délais de protestation instauré par l'article 16 bis 2 de la	

proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement n°261/2004 du 13 mars 2013	452
2§. L'utilisation des modes extrajudiciaires de résolutions des litiges de consommation aux passagers aériens.....	453
A. Les modes de résolutions des litiges de consommation transfrontaliers	453
1. L'importance des litiges transfrontaliers en matière de transport aérien.....	453
2. Le règlement (UE) n° du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2013 relatif au règlement en ligne des litiges de consommation et la directive 2013/11/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2013 relative au règlement extrajudiciaire des litiges de consommation.....	454
a) Le règlement en ligne des litiges de consommation	454
b) La directive 2013/11/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2013 relative au règlement extrajudiciaire des litiges de consommation..	455
B. Les modes de résolutions alternatifs mise en place en droit interne pouvant bénéficier aux passagers aériens	456
1. Le médiateur Voyages annulés Volcan.....	456
2. Le Médiateur Tourisme et Voyage.....	457
3. L'émergence de « médiateurs privées » spécialisés dans le recouvrement des indemnités issues du règlement n°261/2004.	459
Section 2 : Une tendance vers un règlement extrajudiciaire des dommages corporels subis par le passager	460
1§ Les conventions d'indemnisation en matière d'accident aérien.....	461
A. L'intérêt des conventions d'indemnisation amiables : étude comparative entre les accidents aériens et ceux de la circulation.....	461
1. La loi du 5 juillet 1985 sur les accidents de la circulation et la consécration de l'offre d'indemnisation par l'assureur.....	461
2. L'offre d'indemnisation des assureurs du transporteur aérien.....	461
B. Le perfectionnement nécessaire de l'offre d'indemnisation au regard des accidents aériens.....	463
1. Les comités de suivi chargé de l'indemnisation en cas d'accidents collectifs : favoriser la signature des conventions amiable d'indemnisation.....	464
2. La création d'un fonds d'indemnisation des victimes d'accident aérien ...	465
2§ Le recours transactionnel : une indemnisation qui intervient au cours d'une action en responsabilité contre la transporteur aérien.....	466
A. La transaction avant une action au fond contre le transporteur aérien	466
1. La saisine du juge en référé.....	466
a) L'intérêt du référé-provision	466
b) L'exemple des référé-provision dans le cadre d'un accident aérien : Les arrêts de la Cour de cassation du 15 janvier 2014	467
2. L'utilisation du référé pour garantir une transaction juste : Ordonnance de référé du 13 février 2012 FENVAC c/ Costa Concordia.....	468
B. La transaction au cours d'une action en responsabilité contre le transporteur aérien	469
1. La transaction optimale.....	469
2. Le forum shopping et la transaction en matière d'accident aérien.....	469
Conclusion	471
Bibliographie	474
THÈSES ET MÉMOIRES.....	474
OUVRAGES GÉNÉRAUX ET MANUELS	477
ARTICLES	481
Articles de Presse	498

Travaux préparatoires et rapports	500
Jurisprudence.....	503
Jurisprudence communautaire :.....	503
Jurisprudence américaine.....	504
Jurisprudence australienne et britannique :.....	505
Annexes.....	527
Convention pour l'unification de certain règles relatives au Transport aérien international, signé à Varsovie, le 12 Octobre 1929 (Convention de Varsovie).....	528
Con v e n t i o n pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, Convention de Montréal du 28 mai 1999.....	537
Règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002 modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident	556
Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91	564
Règlement (CE) n o 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE.....	577
Règlement (CE) n o 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens	591
Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant le règlement (CE) n° 261/2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, ainsi que le règlement (CE) n° 2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages /* COM/2013/0130 final - 2013/0072 (COD) *	606
Loi renforçant l'information des voyageurs lors de la commercialisation de titres de transport sur les compagnies aériennes figurant sur la liste noire de l'Union européenne Loi n° 2013-343 du 24 avril 2013 parue au JO n° 97 du 25 avril 2013.....	640
.....	640

Index lexical

A

accident. 10, 16 sv, 20 sv, 28 sv, 36, 43 sv, 46 sv, 58 sv, 62, 64 sv, 82 sv, 85, 89, 91 sv, 96, 105 sv, 115 sv, 118 sv, 122 sv, 126 sv, 137, 140, 142, 145 sv, 149, 152 sv, 165, 167, 174, 186 sv, 197, 202, 204 sv, 217 sv, 224, 229, 233, 291 sv, 298, 300, 302 sv, 329 sv, 335 sv, 354, 356 sv, 367, 475, 481, 485, 488 sv, 491, 493 sv, 498, 500 sv

accord transactionnel.....47

affrètement.....12, 41, 195, 198 sv, 255, 283, 411

agents de handling.....152

assurance 17, 24 sv, 36, 44 sv, 47, 49, 90 sv, 136, 144, 148, 152, 185, 210, 222, 224, 266, 269, 285, 331, 339, 351, 480, 482 sv, 487 sv, 490, 493, 496, 498, 500 sv

Assurance.....479, 495, 498

avance de fond.....83, 136

avarie.....50, 85, 148, 253, 309

B

bagages.....368 sv, 400 sv, 406, 410, 417, 422, 425, 440, 442 sv, 451 sv, 459, 472 sv

C

catastrophes28, 87, 96, 154 sv, 264, 367, 460, 463

c

CIVI.....50, 350 sv

clauses abusives.....213, 218 sv, 221 sv, 224 sv, 227, 234

compétence.....12, 18, 29, 31, 36, 38, 50 sv, 57, 64 sv, 70 sv, 77, 86, 88, 90, 98, 113, 115, 119, 125 sv, 128, 131, 139, 153, 157, 168, 175, 185, 222, 241, 247, 277, 289, 292, 299, 351, 484 sv, 492

consommateur.....

passager-consommateur.....27 sv, 71, 77 sv, 81, 130 sv, 139 sv, 159 sv, 169, 172 sv, 179 sv, 182 sv, 190, 192 sv, 198, 205 sv, 209 sv, 218 sv, 221, 225, 227 sv, 237, 243, 266 sv, 276, 281 sv, 284 sv, 303 sv, 352, 384, 387, 396, 402, 412 sv, 422, 428, 440 sv, 448, 450, 454 sv, 458 sv, 468, 470 sv

constructeur aéronautique.....152, 364 sv

contrat de transport....13, 27 sv, 30, 33, 35, 37 sv, 41 sv, 48, 64, 72, 74 sv, 79 sv, 88, 102, 107, 109, 111, 114, 117, 120, 140, 155, 159 sv, 177 sv, 182, 184 sv, 187 sv, 196 sv, 204, 206 sv, 214, 218 sv, 231, 245, 247 sv, 252, 267, 273, 275, 284 sv, 292 sv, 296, 298 sv, 304, 333, 362, 368, 370, 375, 389, 407 sv, 412, 419, 421, 425, 439, 441, 445, 454, 456, 471, 473

Convention de Montréal....12, 15 sv, 22 sv, 25 sv, 34, 43, 46 sv, 52, 56 sv, 66 sv, 82 sv, 90 sv, 105 sv, 111 sv, 116 sv, 129 sv, 136 sv, 139 sv, 147 sv, 151, 160, 163 sv, 173 sv, 178 sv, 187 sv, 190, 196 sv, 205, 223, 226, 232 sv, 240 sv, 247 sv, 250 sv, 256, 273, 284, 292 sv, 302 sv, 313, 317, 321 sv, 325, 329, 331 sv, 339 sv, 342, 344, 346, 348 sv, 351 sv, 355 sv, 359 sv, 365, 367 sv, 373 sv, 377 sv, 386 sv, 392, 397, 399, 403, 406, 410 sv, 418, 420 sv, 423 sv, 429 sv, 435, 443 sv, 451, 453, 458, 463, 471 sv

Convention de Varsovie.....158, 304

crise cardiaque.....	46, 313 sv
cyberacheteur.....	179 sv
cybervendeur.....	179
D	
décès...15, 22, 26 sv, 30, 36, 38, 43 sv, 46, 49, 58, 61, 83, 93, 107, 111, 141, 183, 186 sv, 229, 292, 295, 304, 311 sv, 326, 338 sv, 345, 358 sv, 361	
déclaration spéciale d'intérêt	387 sv, 401
destruction.....	8, 38, 50, 85, 91, 93, 183, 186
détournement.....	300 sv, 309, 314, 327, 329, 351, 364
dol	39
dommages-intérêts punitifs.....	62, 242 sv, 279, 285 sv, 305
Droits des passagers aériens	103
E	
E-billet.....	178, 188 sv
embolie pulmonaire.....	315 sv
exclusivité 18, 30, 63 sv, 70 sv, 168, 229, 242, 271, 291 sv, 294 sv, 301 sv, 307, 310, 331, 351, 367	
F	
faute 22 sv, 36, 38 sv, 44 sv, 55, 58, 61, 63, 72, 75, 83, 107, 110, 119 sv, 144, 147, 151 sv, 154, 165, 167, 170, 204 sv, 213, 217 sv, 221 sv, 242, 250, 277 sv, 280 sv, 283 sv, 292, 309 sv, 319 sv, 331 sv, 346 sv, 350 sv, 364, 366, 482, 485, 487, 492	
faute inexcusable.....	40
faute lucrative.....	283 sv
forum non conveniens.....	29, 31 sv, 66, 484
forum shopping.....	28 sv, 31, 35, 57, 301, 346, 367
484	
I	
iata.....	498
IATA. 3, 12, 31, 43 sv, 54 sv, 57 sv, 69, 74 sv, 83, 90, 114, 124 sv, 127, 129, 146, 170, 184 sv, 189, 193, 230, 236, 239, 241 sv, 250, 256, 258, 268, 496, 498	
J	
juridictions pénale.....	488
M	
malaise.....	26, 111, 310 sv, 314, 316, 326, 362
P	
partage de code.....	66, 76, 195 sv, 200, 247, 255 sv, 299, 411
PHMR.....	98, 100 sv, 287, 290
préjudice.....23, 28, 31, 49, 59 sv, 83, 92, 119, 130 sv, 142, 150, 152 sv, 173, 224, 229, 236 sv, 240, 242, 250 sv, 264, 277, 281, 284 sv, 291, 293 sv, 297, 300, 302, 304, 307, 332, 335 sv, 351, 358 sv, 367, 483 sv, 494, 502	
Protocole de Guatemala.....	45 sv, 48, 51 sv, 55, 144, 350, 359
Protocole de la Haye.....	22, 40, 53, 107, 295, 298
Protocoles Additionnels de Montréal	52, 105

R

refus d'embarquement 30, 71 sv, 74 sv, 78, 80 sv, 97, 99 sv, 102, 137, 140, 174, 229, 231, 250, 270 sv, 277 sv, 284, 286 sv, 290, 500 sv
 règlement n° 261/2004.....97, 239, 244, 248, 256, 262 sv
 règlement n°2027/1997.....82, 116, 124 sv, 129, 136 sv, 142, 183, 186, 188, 305 sv, 338
 responsabilité objective....15, 23 sv, 30, 43, 46, 51 sv, 55 sv, 61, 72, 82, 111, 136, 143 sv, 158, 167, 206, 229, 242, 245, 250, 278, 280, 321, 325, 331 sv, 346 sv, 351 sv, 361, 367

S

sécurité....1, 8 sv, 17, 20, 25 sv, 41 sv, 44, 49, 51, 56, 61, 63, 69 sv, 74 sv, 82, 85 sv, 93, 95 sv, 99, 101 sv, 109, 123, 139, 142, 153, 156, 167, 169, 171 sv, 188, 194, 202, 204 sv, 210, 213 sv, 221 sv, 226 sv, 233 sv, 243, 254, 264, 274, 285, 287 sv, 298, 300, 309, 312 sv, 319, 321 sv, 324, 326 sv, 338, 341, 347, 350, 353 sv, 357 sv, 361, 477 sv, 481, 491, 493 sv, 500 sv

Sécurité.....495

sous-traitance.....41, 195, 197, 200, 226, 325, 348, 392, 406
 surbooking.....13, 72 sv, 76, 80 sv, 231, 271 sv, 290, 498

T

terrorisme.....25 sv, 92, 95, 264, 297, 301, 329, 350 sv, 364
 Traité de Rome.....67, 112, 125 sv

U

uniformité.....15, 57, 62, 88, 158, 291, 307, 338
 usager.....
 consommateur..45 sv, 71, 75, 77 sv, 81, 97, 109, 123, 125, 130, 132, 138, 160, 168 sv, 251, 350

W

wilful misconduct.....40

Y

yield management.....13, 278 sv

Annexes

Annexe n°1 : Convention pour l'unification de certain règles relatives au Transport aérien international, signé à Varsovie, le 12 Octobre 1929

Annexe n°2 : Convention pour l'unification de certain règles relatives au Transport aérien international, signé à Montréal, le 28 mai 1999.

Annexe n°3 : Règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002 modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident

Annexe n°4 : Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91

Annexe n°5 : Règlement (CE) n o 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE

Annexe n°6 : Règlement (CE) n o 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens

Annexe n°7 : Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant le règlement (CE) n° 261/2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, ainsi que le règlement (CE) n° 2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages /* COM/2013/0130 final - 2013/0072 (COD) *

Annexe n°8 : Loi renforçant l'information des voyageurs lors de la commercialisation de titres de transport sur les compagnies aériennes figurant sur la liste noire de l'Union européenne Loi n° 2013-343 du 24 avril 2013 parue au JO n° 97 du 25 avril 2013

Convention pour l'unification de certain règles relatives au Transport aérien international, signé à Varsovie, le 12 Octobre 1929 (Convention de Varsovie)

CHAPITRE PREMIER

OBJET - DÉFINITIONS

Article Premier

1. La présente Convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transports aériens.

2. Est qualifié "transport international", au sens de la présente Convention, tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties Contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie Contractante, si une escale est prévue dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une autre Puissance même non Contractante. Le transport sans une telle escale entre les territoires soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité de la même Haute Partie Contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente Convention.

3. Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs est censé constituer pour l'application de cette Convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une même Haute Partie Contractante.

Article 2

1. La Convention s'applique aux transports effectués par l'État ou les autres personnes juridiques de droit public, dans les conditions prévues à l'article 1er.

2. Sont exceptés de l'application de la présente Convention les transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales.

CHAPITRE II

TITRE DE TRANSPORT

Section I - Billet de passage

Article 3

1. Dans le transport de voyageurs, le transporteur est tenu de délivrer un billet de passage qui doit contenir les mentions suivantes:

- (a) le lieu et la date de l'émission;
- (b) les points de départ et de destination;
- (c) les arrêts prévus, sous réserve de la faculté pour le transporteur de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international;
- (d) le nom et l'adresse du ou des transporteurs;
- (e) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

2. L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois si le transporteur accepte le voyageur sans qu'il ait été délivré un billet de passage, il n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Section II - Bulletin de bagages

Article 4

1. Dans le transport de bagages, autres que les menus objets personnels dont le voyageur conserve la garde, le transporteur est tenu de délivrer un bulletin de bagages.

2. Le bulletin de bagages est établi en deux exemplaires, l'un pour le voyageur, l'autre pour le transporteur.

3. Il doit contenir les mentions suivantes:

(a) le lieu et la date de l'émission;

(b) les points de départ et de destination;

(c) le nom et l'adresse du ou des transporteurs;

(d) le numéro du billet de passage;

(e) l'indication que la livraison des bagages est faite au porteur du bulletin;

(f) le nombre et le poids des colis;

(g) le montant de la valeur déclarée conformément à l'article 22, alinéa 2;

(h) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

4. L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois si le transporteur accepte les bagages sans qu'il ait été délivré un bulletin ou si le bulletin ne contient pas les mentions indiquées sous les lettres (d), (f), (h), le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Section III - Lettre de transport aérien

Article 5

1. Tout transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement et la remise d'un titre appelé "lettre de transport aérien"; tout expéditeur a le droit de demander au transporteur l'acceptation de ce document.

2. Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de ce titre n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention, sous réserve des dispositions de l'article 9.

Article 6

1. La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux et remise avec la marchandise.

2. Le premier exemplaire porte la mention "pour le transporteur"; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention "pour le destinataire"; il est signé par l'expéditeur et le transporteur et il accompagne la marchandise. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

3. La signature du transporteur doit être apposée dès l'acceptation de la marchandise.

4. La signature du transporteur peut être remplacée par un timbre; celle de l'expéditeur peut être imprimée ou remplacée par un timbre.

5. Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, il est considéré, jusqu'à preuve contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

Article 7

Le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien différentes lorsqu'il y a plusieurs colis.

Article 8

La lettre de transport aérien doit contenir les mentions suivantes:

- (a) le lieu où le document a été créé et la date à laquelle il a été établi;
- (b) les points de départ et de destination;
- (c) les arrêts prévus, sous réserve de la faculté, pour le transporteur, de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international;
- (d) le nom et l'adresse de l'expéditeur;
- (e) le nom et l'adresse du premier transporteur;
- (f) le nom et l'adresse du destinataire, s'il y a lieu;
- (g) la nature de la marchandise;
- (h) le nombre, le mode d'emballage, les marques particulières ou les numéros des colis;
- (i) le poids, la quantité, le volume ou les dimensions de la marchandise;
- (j) l'état apparent de la marchandise et de l'emballage;
- (k) le prix du transport s'il est stipulé, la date et le lieu de paiement et la personne qui doit payer;
- (l) si l'envoi est fait contre remboursement, le prix des marchandises et, éventuellement, le montant des frais;
- (m) le montant de la valeur déclarée conformément à l'article 22, alinéa 2;
- (n) le nombre d'exemplaires de la lettre de transport aérien;
- (o) les documents transmis au transporteur pour accompagner la lettre de transport aérien;
- (p) le délai de transport et l'indication sommaire de la voie à suivre (via) s'ils ont été stipulés;
- (q) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

Article 9

Si le transporteur accepte des marchandises sans qu'il ait été établi une lettre de transport aérien, ou si celle-ci ne contient pas toutes les mentions indiquées par l'article 8 (a) à (i) inclusivement et (q), le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Article 10

1. L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise qu'il inscrit dans la lettre de transport aérien.

2. Il supportera la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou toute autre personne à raison de ses indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

Article 11

1. La lettre de transport aérien fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport.

2. Les énonciations de la lettre de transport aérien, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre des colis font foi jusqu'à preuve contraire; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur qu'autant que la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou qu'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.

Article 12

1. L'expéditeur a le droit sous la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du

contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aérodrome de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de transport aérien, soit en demandant son retour à l'aérodrome de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.

2. Dans le cas où l'exécution des ordres de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.

3. Si le transporteur se conforme aux ordres de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourrait être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien.

4. Le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence, conformément à l'article 13 ci-dessous. Toutefois, si le destinataire refuse la lettre de transport ou la marchandise, ou s'il ne peut être atteint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

Article 13

1. Sauf dans les cas indiqués à l'article précédent, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui remettre la lettre de transport aérien et de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport indiquées dans la lettre de transport aérien.

2. Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise.

3. Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

Article 14

L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits qui leur sont respectivement conférés par les articles 12 et 13, chacun en son propre nom, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition d'exécuter les obligations que le contrat impose.

Article 15

1. Les articles 12, 13 et 14 ne portent aucun préjudice ni aux rapports de l'expéditeur et du destinataire entre eux, ni aux rapports des tiers dont les droits proviennent, soit de l'expéditeur, soit du destinataire.

2. Toute clause dérogeant aux stipulations des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien.

Article 16

1. L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et de joindre à la lettre de transport aérien les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement de formalités de douane, d'octroi ou de police.

L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas

de faute de la part du transporteur ou de ses préposés.

2. Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants.

CHAPITRE III

RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

Article 17

Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement.

Article 18

1. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés ou de marchandises lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

2. Le transport aérien, au sens de l'alinéa précédent, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aéroport ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport.

3. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien.

Article 19

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises.

Article 20

1. Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

2. Dans les transports de marchandises et de bagages, le transporteur n'est pas responsable, s'il prouve que le dommage provient d'une faute de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation, et que, à tous autres égards, lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage.

Article 21

Dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

Article 22

1. Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur envers chaque voyageur est limitée à la somme de cent vingt cinq mille francs. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois par une convention spéciale avec le transporteur, le voyageur pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

2. Dans le transport de bagages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de deux cent cinquante francs par kilogramme, sauf

déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

3. En ce qui concerne les objets dont le voyageur conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à cinq mille francs par voyageur.

4. Les sommes indiquées ci-dessus sont considérées comme se rapportant au franc français constitué par soixante-cinq et demi milligrammes d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Elles pourront être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds.

Article 23

Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente Convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention.

Article 24

1. Dans les cas prévus aux articles 18 et 19 toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

2. Dans les cas prévus à l'article 17, s'appliquent également les dispositions de l'alinéa précédent, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs.

Article 25

1. Le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui, d'après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol.

2. Ce droit lui sera également refusé si le dommage a été causé dans les mêmes conditions par un de ses préposés agissant dans l'exercice de ses fonctions.

Article 26

1. La réception des bagages et marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées en bon état et conformément au titre de transport.

2. En cas d'avarie le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de trois jours pour les bagages et de sept jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les quatorze jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.

3. Toute protestation doit être faite par réserve inscrite sur le titre de transport ou par un autre écrit expédié dans le délai prévu pour cette protestation.

4. A défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

Article 27

En cas de décès du débiteur, l'action en responsabilité, dans les limites prévues par la présente Convention, s'exerce contre ses ayants droit.

Article 28

1. L'action en responsabilité devra être 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.

2. La procédure sera réglée par la loi du tribunal saisi.

Article 29

1. L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.

2. Le mode du calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi.

Article 30

1. Dans les cas de transport régis par la définition du troisième alinéa de l'article premier, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par cette Convention, et est censé être une des parties contractantes du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.

2. Au cas d'un tel transport, le voyageur ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage.

3. S'il s'agit de bagages ou de marchandises, l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur et le destinataire qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits.

Ces transporteurs seront solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS COMBINÉS

Article 31

1. Dans le cas de transports combinés effectués en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les stipulations de la présente Convention ne s'appliquent qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article premier.

2. Rien dans la présente Convention n'empêche les parties, dans le cas de transports combinés, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente Convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.

CHAPITRE V

DISPOSITIONS GÉNÉRALES ET FINALES

Article 32

Sont nulles toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente Convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence. Toutefois, dans le transport des marchandises, les clauses d'arbitrage sont admises, dans les limites de la présente Convention, lorsque l'arbitrage doit s'effectuer dans les lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 28, alinéa 1.

Article 33

Rien dans la présente Convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport ou de formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente Convention.

Article 34

La présente Convention n'est applicable ni aux transports aériens internationaux exécutés à titre de premiers essais par des entreprises de navigation aérienne en vue de l'établissement de lignes régulières de navigation aérienne ni aux transports effectués dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne.

Article 35

Lorsque dans la présente Convention il est question de jours, il s'agit de jours courants et non de jours ouvrables.

Article 36

La présente Convention est rédigée en français en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du Ministère des Affaires Étrangères de Pologne, et dont une copie certifiée conforme sera transmise par les soins du Gouvernement polonais au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

Article 37

1. La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés aux archives du Ministère des Affaires Étrangères de Pologne, qui en notifiera le dépôt au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

2. Dès que la présente Convention aura été ratifiée par cinq des Hautes Parties Contractantes, elle entrera en vigueur entre Elles le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de la cinquième ratification. Ultérieurement elle entrera en vigueur entre les Hautes Parties Contractantes qui l'auront ratifiée et la Haute Partie Contractante qui déposera son instrument de ratification le quatre-vingt-dixième jour après son dépôt.

3. Il appartiendra au Gouvernement de la République de Pologne de notifier au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention ainsi que la date du dépôt de chaque ratification.

Article 38

1. La présente Convention, après son entrée en vigueur, restera ouverte à l'adhésion de tous les États.

2. L'adhésion sera effectuée par une notification adressée au Gouvernement de la République de Pologne, qui en fera part au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

3. L'adhésion produira ses effets à partir du quatre-vingt-dixième jour après la notification faite au Gouvernement de la République de Pologne.

Article 39

1. Chacune des Hautes Parties Contractantes pourra dénoncer la présente Convention par une notification faite au Gouvernement de la République de Pologne, qui en avisera immédiatement le Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

2. La dénonciation produira ses effets six mois après la notification de la dénonciation et seulement à l'égard de la Partie qui y aura procédé.

Article 40

1. Les Hautes Parties Contractantes pourront, au moment de la signature, du dépôt des ratifications, ou de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'Elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas à tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou à tout autre territoire sous suzeraineté.

2. En conséquence, Elles pourront ultérieurement adhérer séparément au nom de tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout territoire sous suzeraineté ainsi exclus de leurs déclarations originelles.

3. Elles pourront aussi, en se conformant à ses dispositions, dénoncer la présente Convention séparément ou pour tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout autre territoire sous suzeraineté.

Article 41

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura la faculté au plus tôt deux ans après la mise en vigueur de la présente Convention de provoquer la réunion d'une nouvelle Conférence Internationale dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente Convention. Elle s'adressera dans ce but au Gouvernement de la République Française qui prendra les mesures nécessaires pour préparer cette Conférence.

La présente Convention, faite à Varsovie le 12 octobre 1929 restera ouverte à la signature jusqu'au 31 janvier 1930.

"PROTOCOLE ADDITIONNEL

(Ad Article 2)

Les Hautes Parties Contractantes se réservent le droit de déclarer au moment de la ratification ou de l'adhésion que l'article 2 alinéa premier, de la présente Convention ne s'appliquera pas aux transports internationaux aériens effectués directement par l'État, ses colonies, protectorats, territoires sous mandat ou tout autre territoire sous sa souveraineté, sa suzeraineté ou son autorité."

**Con v e n t i o n pour l'unification de certaines règles
relatives au transport aérien international, Convention de Montréal du 28 mai 1999.**

Reconnaissant l'importante contribution de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, ci-après appelée la « Convention de Varsovie » et celle d'autres instruments connexes à l'harmonisation du droit aérien international privé,

Reconnaissant la nécessité de moderniser et de refondre la Convention de Varsovie et les instruments connexes,

Reconnaissant l'importance d'assurer la protection des intérêts des consommateurs dans le transport aérien international et la nécessité d'une indemnisation équitable fondée sur le principe de réparation,

Réaffirmant l'intérêt d'assurer le développement d'une exploitation ordonnée du transport aérien international et un acheminement sans heurt des passagers, des bagages et des marchandises, conformément aux principes et aux objectifs de la Convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944,

Convaincus que l'adoption de mesures collectives par les Etats en vue d'harmoniser davantage et de codifier certaines règles régissant le transport aérien international est le meilleur moyen de réaliser un équilibre équitable des intérêts,

Les États parties à la présente convention sont convenus de ce qui suit :

Chapitre Ier : Généralités

Article 1er
Champ d'application

1. La présente convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transport aérien.
2. Au sens de la présente convention, l'expression transport international s'entend de tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Etats parties, soit sur le territoire d'un seul Etat partie si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat, même si cet Etat n'est pas un Etat partie. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'un seul Etat partie n'est pas considéré comme international au sens de la présente convention.
3. Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs successifs est censé constituer pour l'application de la présente convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats, et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans le territoire d'un même Etat.
4. La présente convention s'applique aussi aux transports visés au Chapitre V, sous réserve des dispositions dudit chapitre.

Article 2

Transport effectué par l'Etat et transport d'envois postaux

1. La présente convention s'applique aux transports effectués par l'Etat ou les autres personnes juridiques de droit public, dans les conditions prévues à l'article 1.
2. Dans le transport des envois postaux, le transporteur n'est responsable qu'envers l'administration postale compétente conformément aux règles applicables dans les rapports entre les transporteurs et les administrations postales.
3. Les dispositions de la présente convention autres que celles du paragraphe 2 ci-dessus ne s'appliquent pas au transport des envois postaux.

Chapitre II : Documents et obligations des Parties relatifs au transport des passagers, des bagages et des marchandises

Article 3 Passagers et bagages

1. Dans le transport des passagers, un titre de transport individuel ou collectif doit être délivré, contenant :
 - a) l'indication des points de départ et de destination ;
 - b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même Etat partie et si une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales.
2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications qui figurent au paragraphe 1 peut se substituer à la délivrance du titre de transport mentionné dans ce paragraphe. Si un tel autre moyen est utilisé, le transporteur offrira de délivrer au passager un document écrit constatant les indications qui y sont consignées.
3. Le transporteur délivrera au passager une fiche d'identification pour chaque article de bagage enregistré.
4. Il sera donné au passager un avis écrit indiquant que, lorsque la présente convention s'applique, elle régit la responsabilité des transporteurs en cas de mort ou de lésion ainsi qu'en cas de destruction, de perte ou d'avarie des bagages, ou de retard.
5. L'inobservation des dispositions des paragraphes précédents n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention, y compris celles qui portent sur la limitation de la responsabilité.

Article 4 Marchandises

1. Pour le transport de marchandises, une lettre de transport aérien est émise.
2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à exécuter peut se substituer à l'émission de la lettre de transport aérien. Si de tels autres moyens sont utilisés, le transporteur délivre à l'expéditeur, à la demande de ce dernier, un récépissé de marchandises permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées par ces autres moyens.

Article 5 Contenu de la lettre de transport aérien

ou du récépissé de marchandises

La lettre de transport aérien ou le récépissé de marchandises contiennent :

- a) l'indication des points de départ et de destination ;
- b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même Etat partie et qu'une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales ;
- c) La mention du poids de l'expédition.

Article 6

Document relatif à la nature de la marchandise

L'expéditeur peut être tenu pour accomplir les formalités nécessaires de douane, de police et d'autres autorités publiques d'émettre un document indiquant la nature de la marchandise. Cette disposition ne crée pour le transporteur aucun devoir, obligation ni responsabilité.

Article 7

Description de la lettre de transport aérien

1. La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux.
2. Le premier exemplaire porte la mention « pour le transporteur » ; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention « pour le destinataire » ; il est signé par l'expéditeur et le transporteur. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.
3. La signature du transporteur et celle de l'expéditeur peuvent être imprimées ou remplacées par un timbre.
4. Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, ce dernier est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant au nom de l'expéditeur.

Article 8

Documents relatifs à plusieurs colis

Lorsqu'il y a plusieurs colis :

- a) le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien distinctes ;
- b) l'expéditeur a le droit de demander au transporteur la remise de récépissés de marchandises distincts, lorsque les autres moyens visés au paragraphe 2 de l'article 4 sont utilisés.

Article 9

Inobservation des dispositions relatives aux documents obligatoires

L'inobservation des dispositions des articles 4 à 8 n'affecte ni l'existence ni la validité du

contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention, y compris celles qui portent sur la limitation de responsabilité.

Article 10 Responsabilité pour les indications portées dans les documents

1. L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise inscrites par lui ou en son nom dans la lettre de transport aérien, ainsi que de celles fournies et faites par lui ou en son nom au transporteur en vue d'être insérées dans le récépissé de marchandises ou pour insertion dans les données enregistrées par les autres moyens prévus au paragraphe 2 de l'article 4. Ces dispositions s'appliquent aussi au cas où la personne agissant au nom de l'expéditeur est également l'agent du transporteur.
2. L'expéditeur assume la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée, en raison d'indications et de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes fournies et faites par lui ou en son nom.
3. Sous réserve des dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, le transporteur assume la responsabilité de tout dommage subi par l'expéditeur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité de l'expéditeur est engagée, en raison d'indications et de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes insérées par lui ou en son nom dans le récépissé de marchandises ou dans les données enregistrées par les autres moyens prévus au paragraphe 2 de l'article 4.

Article 11 Valeur probante des documents

1. La lettre de transport aérien et le récépissé de marchandises font foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport qui y figurent.
2. Les énonciations de la lettre de transport aérien et du récépissé de marchandises, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre des colis, font foi jusqu'à preuve du contraire ; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur que si la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou s'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.

Article 12 Droit de disposer de la marchandise

1. L'expéditeur a le droit, à la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise soit en la retirant à l'aéroport de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant livrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire initialement désigné, soit en demandant son retour à l'aéroport de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.

2. Dans le cas où l'exécution des instructions de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.
3. Si le transporteur exécute les instructions de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourra être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise.
4. Le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence, conformément à l'article 13. Toutefois, si le destinataire refuse la marchandise, ou s'il ne peut être joint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

Article 13

Livraison de la marchandise

1. Sauf lorsque l'expéditeur a exercé le droit qu'il tient de l'article 12, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport.
2. Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise.
3. Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

Article 14

Possibilité de faire valoir les droits de l'expéditeur et du destinataire

L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits qui leur sont respectivement conférés par les articles 12 et 13, chacun en son nom propre, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition d'exécuter les obligations que le contrat de transport impose.

Article 15

Rapports entre l'expéditeur et le destinataire ou rapports entre les tierces parties

1. Les articles 12, 13 et 14 ne portent préjudice ni aux rapports entre l'expéditeur et le destinataire, ni aux rapports mutuels des tierces parties dont les droits proviennent de l'expéditeur ou du destinataire.
2. Toute clause dérogeant aux dispositions des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien ou dans le récépissé de marchandises.

Article 16

Formalités de douane,

de police ou d'autres autorités publiques

1. L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, de police ou d'autres autorités publiques. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés ou mandataires.
2. Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants.

Chapitre III : Responsabilité du transporteur et étendue de l'indemnisation du préjudice

Article 17

Mort ou lésion subie par le passager
Dommage causé aux bagages

1. Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que l'accident qui a causé la mort ou la lésion s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.
2. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés, par cela seul que le fait qui a causé la destruction, la perte ou l'avarie s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde des bagages enregistrés. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si et dans la mesure où le dommage résulte de la nature ou du vice propre des bagages. Dans le cas des bagages non enregistrés, notamment des effets personnels, le transporteur est responsable si le dommage résulte de sa faute ou de celle de ses préposés ou mandataires.
3. Si le transporteur admet la perte des bagages enregistrés ou si les bagages enregistrés ne sont pas arrivés à destination dans les vingt et un jours qui suivent la date à laquelle ils auraient dû arriver, le passager est autorisé à faire valoir contre le transporteur les droits qui découlent du contrat de transport.
4. Sous réserve de dispositions contraires, dans la présente convention le terme « bagages » désigne les bagages enregistrés aussi bien que les bagages non enregistrés.

Article 18

Dommage causé à la marchandise

1. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise par cela seul que le fait qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.
2. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable s'il établit, et dans la mesure où il établit, que la destruction, la perte ou l'avarie de la marchandise résulte de l'un ou de plusieurs des faits suivants :

- a) la nature ou le vice propre de la marchandise ;
- b) l'emballage défectueux de la marchandise par une personne autre que le transporteur ou ses préposés ou mandataires ;
- c) un fait de guerre ou un conflit armé ;
- d) un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise.

3. Le transport aérien, au sens du paragraphe 1 du présent article, comprend la période pendant laquelle la marchandise se trouve sous la garde du transporteur.

4. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou par voie d'eau intérieure effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve du contraire, résulter d'un fait survenu pendant le transport aérien. Si, sans le consentement de l'expéditeur, le transporteur remplace en totalité ou en partie le transport convenu dans l'entente conclue entre les parties comme étant le transport par voie aérienne, par un autre mode de transport, ce transport par un autre mode sera considéré comme faisant partie de la période du transport aérien.

Article 19

Retard

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises. Cependant, le transporteur n'est pas responsable du dommage causé par un retard s'il prouve que lui, ses préposés et mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il leur était impossible de les prendre.

Article 20

Exonération

Dans le cas où il fait la preuve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de la personne qui demande réparation ou de la personne dont elle tient ses droits a causé le dommage ou y a contribué, le transporteur est exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité à l'égard de cette personne, dans la mesure où cette négligence ou cet autre acte ou omission préjudiciable a causé le dommage ou y a contribué. Lorsqu'une demande en réparation est introduite par une personne autre que le passager, en raison de la mort ou d'une lésion subie par ce dernier, le transporteur est également exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité dans la mesure où il prouve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de ce passager a causé le dommage ou y a contribué. Le présent article s'applique à toutes les dispositions de la convention en matière de responsabilité, y compris le paragraphe 1 de l'article 21.

Article 21

Indemnisation en cas de mort ou de lésion subie par le passager

1. Pour les dommages visés au paragraphe 1 de l'article 17 et ne dépassant pas 100 000 droits

de tirage spéciaux par passager, le transporteur ne peut exclure ou limiter sa responsabilité.

2. Le transporteur n'est pas responsable des dommages visés au paragraphe 1 de l'article 17 dans la mesure où ils dépassent 100 000 droits de tirage spéciaux par passager, s'il prouve :

- a) que le dommage n'est pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, ou
- b) que ces dommages résultent uniquement de la négligence ou d'un autre acte ou omission préjudiciable d'un tiers.

Article 22

Limites de responsabilité relatives aux retards, aux bagages et aux marchandises

1. En cas de dommage subi par des passagers résultant d'un retard, aux termes de l'article 19, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 4 150 droits de tirage spéciaux par passager.
2. Dans le transport de bagages, la responsabilité du transporteur en cas de destruction, perte, avarie ou retard est limitée à la somme de 1 000 droits de tirage spéciaux par passager, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par le passager au moment de la remise des bagages enregistrés au transporteur et moyennant le paiement éventuel d'une somme supplémentaire. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel du passager à la livraison.
3. Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur, en cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard, est limitée à la somme de 17 droits de tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une somme supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.
4. En cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la destruction, la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par la même lettre de transport aérien ou par le même récépissé ou, en l'absence de ces documents, par les mêmes indications consignées par les autres moyens visés à l'article 4, paragraphe 2, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.
5. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés ou de mandataires, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.
6. Les limites fixées par l'article 21 et par le présent article n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à sa loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais de procès exposés par le demandeur, intérêts compris. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.

Article 23

Conversion des unités monétaires

1. Les sommes indiquées en droits de tirage spéciaux dans la présente convention sont considérées comme se rapportant au droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera, en cas d'instance judiciaire, suivant la valeur de ces monnaies en droit de tirage spécial à la date du jugement. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un Etat partie qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date du jugement pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un Etat partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

2. Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article, peuvent, au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur prescrite à l'article 21 est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de 1 500 000 unités monétaires par passager ; 62 500 unités monétaires par passager pour ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article 22 ; et 250 unités monétaires par kilogramme pour ce qui concerne le paragraphe 3 de l'article 22. Cette unité monétaire correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Les sommes peuvent être converties dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause.

3. Le calcul mentionné dans la dernière phrase du paragraphe 1 du présent article et la conversion mentionnée au paragraphe 2 du présent article sont effectués de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, pour les montants prévus aux articles 21 et 22, que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 1 du présent article. Les Etats parties communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 du présent article ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 2 du présent article, selon le cas, lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente convention ou d'adhésion à celle-ci et chaque fois qu'un changement se produit dans cette méthode de calcul ou dans ces résultats.

Article 24

Révision des limites

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 25 de la présente convention et sous réserve du paragraphe 2 ci-dessous, les limites de responsabilité prescrites aux articles 21, 22 et 23 sont révisées par le dépositaire tous les cinq ans, la première révision intervenant à la fin de la cinquième année suivant la date d'entrée en vigueur de la présente convention, ou si la convention n'entre pas en vigueur dans les cinq ans qui suivent la date à laquelle elle est pour la première fois ouverte à la signature, dans l'année de son entrée en vigueur, moyennant l'application d'un coefficient pour inflation correspondant au taux cumulatif de l'inflation depuis la révision précédente ou, dans le cas d'une première révision, depuis la date d'entrée en vigueur de la convention. La mesure du taux d'inflation à utiliser pour déterminer le

coefficient pour inflation est la moyenne pondérée des taux annuels de la hausse ou de la baisse des indices de prix à la consommation des Etats dont les monnaies composent le droit de tirage spécial cité au paragraphe 1 de l'article 23.

2. Si la révision mentionnée au paragraphe précédent conclut que le coefficient pour inflation a dépassé 10 %, le dépositaire notifie aux Etats parties une révision des limites de responsabilité. Toute révision ainsi adoptée prend effet six mois après sa notification aux Etats parties. Si, dans les trois mois qui suivent cette notification aux Etats parties, une majorité des Etats parties notifie sa désapprobation, la révision ne prend pas effet et le dépositaire renvoie la question à une réunion des Etats parties. Le dépositaire notifie immédiatement à tous les Etats parties l'entrée en vigueur de toute révision.

3. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, la procédure évoquée au paragraphe 2 du présent article est applicable à tout moment, à condition qu'un tiers des Etats parties exprime un souhait dans ce sens et à condition que le coefficient pour inflation visé au paragraphe 1 soit supérieur à 30 % de ce qu'il était à la date de la révision précédente ou à la date d'entrée en vigueur de la présente convention s'il n'y a pas eu de révision antérieure. Les révisions ultérieures selon la procédure décrite au paragraphe 1 du présent article interviennent tous les cinq ans à partir de la fin de la cinquième année suivant la date de la révision intervenue en vertu du présent paragraphe.

Article 25 Stipulation de limites

Un transporteur peut stipuler que le contrat de transport peut fixer des limites de responsabilité plus élevées que celles qui sont prévues dans la présente convention, ou ne comporter aucune limite de responsabilité.

Article 26 Nullité des dispositions contractuelles

Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente convention.

Article 27 Liberté de contracter

Rien dans la présente convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport, de renoncer aux moyens de défense qui lui sont donnés en vertu de la présente convention ou d'établir des conditions qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente convention.

Article 28 Paiements anticipés

En cas d'accident d'aviation entraînant la mort ou la lésion de passagers, le transporteur, s'il y est tenu par la législation de son pays, versera sans retard des avances aux personnes physiques qui ont droit à un dédommagement pour leur permettre de subvenir à leurs besoins économiques immédiats. Ces avances ne constituent pas une reconnaissance de responsabilité et elles peuvent être déduites des montants versés ultérieurement par le transporteur à titre de dédommagement.

Article 29 Principe des recours

Dans le transport de passagers, de bagages et de marchandises, toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit, en vertu de la présente convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs. Dans toute action de ce genre, on ne pourra pas obtenir de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation.

Article 30 Préposés, mandataires - Montant total de la réparation

1. Si une action est intentée contre un préposé ou un mandataire du transporteur à la suite d'un dommage visé par la présente convention, ce préposé ou mandataire, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des conditions et des limites de responsabilité que peut invoquer le transporteur en vertu de la présente convention.
2. Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur, de ses préposés et de ses mandataires, ne doit pas dépasser lesdites limites.
3. Sauf pour le transport de marchandises, les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé ou du mandataire, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.

Article 31 Délais de protestation

1. La réception des bagages enregistrés et des marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve du contraire, que les bagages et marchandises ont été livrés en bon état et conformément au titre de transport ou aux indications consignées par les autres moyens visés à l'article 3, paragraphe 2, et à l'article 4, paragraphe 2.

2. En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de sept jours pour les bagages enregistrés et de quatorze jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les vingt et un jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.
3. Toute protestation doit être faite par réserve écrite et remise ou expédiée dans le délai prévu pour cette protestation.
4. A défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

Article 32

Décès de la personne responsable

En cas de décès de la personne responsable, une action en responsabilité est recevable, conformément aux dispositions de la présente convention, à l'encontre de ceux qui représentent juridiquement sa succession.

Article 33

Juridiction compétente

1. L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'un des Etats Parties, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.
2. En ce qui concerne le dommage résultant de la mort ou d'une lésion corporelle subie par un passager, l'action en responsabilité peut être intentée devant l'un des tribunaux mentionnés au paragraphe 1 du présent article ou, eu égard aux spécificités du transport aérien, sur le territoire d'un Etat partie où le passager a sa résidence principale et permanente au moment de l'accident et vers lequel ou à partir duquel le transporteur exploite des services de transport aérien, soit avec ses propres aéronefs, soit avec les aéronefs d'un autre transporteur en vertu d'un accord commercial, et dans lequel ce transporteur mène ses activités de transport aérien à partir de locaux que lui-même ou un autre transporteur avec lequel il a conclu un accord commercial loue ou possède.
3. Aux fins du paragraphe 2 :
 - a) « accord commercial » signifie un accord autre qu'un accord d'agence conclu entre des transporteurs et portant sur la prestation de services communs de transport aérien de passagers ;
 - b) « résidence principale et permanente » désigne le lieu unique de séjour fixe et permanent du passager au moment de l'accident. La nationalité du passager ne sera pas le facteur déterminant à cet égard.
4. La procédure sera régie selon le droit du tribunal saisi de l'affaire.

Article 34

Arbitrage

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties au contrat de transport de fret peuvent stipuler que tout différend relatif à la responsabilité du transporteur en vertu de la présente convention sera réglé par arbitrage. Cette entente sera consignée par écrit.
2. La procédure d'arbitrage se déroulera, au choix du demandeur, dans l'un des lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 33.
3. L'arbitre ou le tribunal arbitral appliquera les dispositions de la présente convention.
4. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article seront réputées faire partie de toute clause ou de tout accord arbitral, et toute disposition contraire à telle clause ou à tel accord arbitral sera nulle et de nul effet.

Article 35 Délai de recours

1. L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination, ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.
2. Le mode du calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi.

Article 36 Transporteurs successifs

1. Dans les cas de transport régis par la définition du paragraphe 3 de l'article 1er, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par la présente convention, et est censé être une des parties du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.
2. Au cas d'un tel transport, le passager ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage.
3. S'il s'agit de bagages ou de marchandises, le passager ou l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur, et le destinataire ou le passager qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers le passager, ou l'expéditeur ou le destinataire.

Article 37 Droit de recours contre des tiers

La présente convention ne préjuge en aucune manière la question de savoir si la personne tenue pour responsable en vertu de ses dispositions a ou non un recours contre toute autre personne.

Chapitre IV : Transport intermodal

Article 38 Transport intermodal

1. Dans le cas de transport intermodal effectué en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les dispositions de la présente convention ne s'appliquent, sous réserve du paragraphe 4 de l'article 18, qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article 1er.
2. Rien dans la présente convention n'empêche les parties, dans le cas de transport intermodal, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.

Chapitre V : Transport aérien effectué par une personne autre que le transporteur contractuel

Article 39 Transporteur contractuel - Transporteur de fait

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent lorsqu'une personne (ci-après dénommée « transporteur contractuel ») conclut un contrat de transport régi par la présente convention avec un passager ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou de l'expéditeur, et qu'une autre personne (ci-après dénommée « transporteur de fait ») effectue, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel, tout ou partie du transport, mais n'est pas, en ce qui concerne cette partie, un transporteur successif au sens de la présente convention. Cette autorisation est présumée, sauf preuve contraire.

Article 40 Responsabilité respective du transporteur contractuel et du transporteur de fait

Sauf disposition contraire du présent chapitre, si un transporteur de fait effectue tout ou partie du transport qui, conformément au contrat visé à l'article 39, est régi par la présente convention, le transporteur contractuel et le transporteur de fait sont soumis aux règles de la présente convention, le premier pour la totalité du transport envisagé dans le contrat, le second seulement pour le transport qu'il effectue.

Article 41 Attribution mutuelle

1. Les actes et omissions du transporteur de fait ou de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur contractuel.

2. Les actes et omissions du transporteur contractuel ou de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur de fait. Toutefois, aucun de ces actes ou omissions ne pourra soumettre le transporteur de fait à une responsabilité dépassant les montants prévus aux articles 21, 22, 23 et 24. Aucun accord spécial aux termes duquel le transporteur contractuel assume des obligations que n'impose pas la présente convention, aucune renonciation à des droits ou moyens de défense prévus par la présente convention ou aucune déclaration spéciale d'intérêt à la livraison, visée à l'article 22 de la présente convention, n'auront d'effet à l'égard du transporteur de fait, sauf consentement de ce dernier.

Article 42

Notification des ordres et protestations

Les instructions ou protestations à notifier au transporteur, en application de la présente convention, ont le même effet qu'elles soient adressées au transporteur contractuel ou au transporteur de fait. Toutefois, les instructions visées à l'article 12 n'ont d'effet que si elles sont adressées au transporteur contractuel.

Article 43

Préposés et mandataires

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, tout préposé ou mandataire de ce transporteur ou du transporteur contractuel, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, peut se prévaloir des conditions et des limites de responsabilité applicables, en vertu de la présente convention, au transporteur dont il est le préposé ou le mandataire, sauf s'il est prouvé qu'il a agi de telle façon que les limites de responsabilité ne puissent être invoquées conformément à la présente convention.

Article 44

Cumul de la réparation

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, le montant total de la réparation qui peut être obtenu de ce transporteur, du transporteur contractuel et de leurs préposés et mandataires quand ils ont agi dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut pas dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à charge soit du transporteur contractuel, soit du transporteur de fait, en vertu de la présente convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées dans le présent article ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite applicable à cette personne.

Article 45

Notification des actions en responsabilité

Toute action en responsabilité, relative au transport effectué par le transporteur de fait, peut être intentée, au choix du demandeur, contre ce transporteur ou le transporteur contractuel ou contre l'un et l'autre, conjointement ou séparément. Si l'action est intentée contre l'un seulement de ces transporteurs, ledit transporteur aura le droit d'appeler l'autre transporteur en intervention devant le tribunal saisi, les effets de cette intervention ainsi que la procédure qui lui est applicable étant réglés par la loi de ce tribunal.

Article 46 Juridiction annexe

Toute action en responsabilité, prévue à l'article 45, doit être portée, au choix du demandeur, sur le territoire d'un des États parties, soit devant l'un des tribunaux où une action peut être intentée contre le transporteur contractuel, conformément à l'article 33, soit devant le tribunal du domicile du transporteur de fait ou du siège principal de son exploitation.

Article 47 Nullité des dispositions contractuelles

Toute clause tendant à exonérer le transporteur contractuel ou le transporteur de fait de leur responsabilité en vertu du présent chapitre ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans le présent chapitre est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions du présent chapitre.

Article 48 Rapports entre transporteur contractuel et transporteur de fait

Sous réserve de l'article 45, aucune disposition du présent chapitre ne peut être interprétée comme affectant les droits et obligations existant entre les transporteurs, y compris tous droits à un recours ou dédommagement.

Chapitre VI : Autres dispositions

Article 49 Obligation d'application

Sont nulles et de nul effet toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions

particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence.

Article 50
Assurance

Les Etats parties exigent que leurs transporteurs contractent une assurance suffisante pour couvrir la responsabilité qui leur incombe aux termes de la présente convention. Un transporteur peut être tenu, par l'Etat partie à destination duquel il exploite des services, de fournir la preuve qu'il maintient une assurance suffisante couvrant sa responsabilité au titre de la présente convention.

Article 51
Transport effectué dans des circonstances extraordinaires

Les dispositions des articles 3 à 5, 7 et 8 relatives aux titres de transport ne sont pas applicables au transport effectué dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation d'un transporteur.

Article 52
Définition du terme « jour »

Lorsque dans la présente convention il est question de jours, il s'agit de jours courants et non de jours ouvrables.

Chapitre VII : Dispositions protocolaires

Article 53
Signature, ratification et entrée en vigueur

1. La présente convention est ouverte à Montréal le 28 mai 1999 à la signature des Etats participant à la Conférence internationale de droit aérien, tenue à Montréal du 10 au 28 mai 1999. Après le 28 mai 1999, la Convention sera ouverte à la signature de tous les Etats au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale à Montréal jusqu'à ce qu'elle entre en vigueur conformément au paragraphe 6 du présent article.
2. De même, la présente convention sera ouverte à la signature des organisations régionales d'intégration économique. Pour l'application de la présente convention, une « organisation régionale d'intégration économique » est une organisation constituée d'Etats souverains d'une région donnée qui a compétence sur certaines matières régies par la Convention et qui a été

dûment autorisée à signer et à ratifier, accepter, approuver ou adhérer à la présente convention. Sauf au paragraphe 2 de l'article 1er, au paragraphe 1, alinéa b), de l'article 3, à l'alinéa b) de l'article 5, aux articles 23, 33, 46 et à l'alinéa b) de l'article 57, toute mention faite d'un « Etat partie » ou « d'Etats parties » s'applique également aux organisations régionales d'intégration économique. Pour l'application de l'article 24, les mentions faites d'« une majorité des Etats parties » et d'« un tiers des Etats parties » ne s'appliquent pas aux organisations régionales d'intégration économique.

3. La présente convention est soumise à la ratification des Etats et des organisations d'intégration économique qui l'ont signée.

4. Tout Etat ou organisation régionale d'intégration économique qui ne signe pas la présente convention peut l'accepter, l'approuver ou y adhérer à tout moment.

5. Les instruments de ratification d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui est désignée par les présentes comme dépositaire.

6. La présente convention entrera en vigueur le soixantième jour après la date du dépôt auprès du dépositaire du trentième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et entre les Etats qui ont déposé un tel instrument. Les instruments déposés par les organisations régionales d'intégration économique ne seront pas comptés aux fins du présent paragraphe.

7. Pour les autres Etats et pour les autres organisations régionales d'intégration économique, la présente convention prendra effet soixante jours après la date du dépôt d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

8. Le dépositaire notifiera rapidement à tous les signataires et à tous les Etats parties :

a) chaque signature de la présente convention ainsi que sa date ;

b) chaque dépôt d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion ainsi que sa date ;

c) la date d'entrée en vigueur de la présente convention ;

d) la date d'entrée en vigueur de toute révision des limites de responsabilité établies en vertu de la présente convention ;

e) toute dénonciation au titre de l'article 54.

Article 54

Dénonciation

1. Tout Etat partie peut dénoncer la présente convention par notification écrite adressée au dépositaire.

2. La dénonciation prendra effet cent quatre-vingts jours après la date à laquelle le dépositaire aura reçu la notification.

Article 55

Relations avec les autres instruments de la Convention de Varsovie

La présente convention l'emporte sur toutes règles s'appliquant au transport international par voie aérienne :

1) entre Etats parties à la présente convention du fait que ces Etats sont communément parties

aux instruments suivants :

- a) Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929 (appelée ci-après la Convention de Varsovie) ;
- b) Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, fait à La Haye le 28 septembre 1955 (appelé ci-après le Protocole de La Haye) ;
- c) 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, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (appelée ci-après la Convention de Guadalajara) ;
- d) Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955, signée à Guatemala le 8 mars 1971 (appelé ci-après le Protocole de Guatemala) ; e) Protocoles additionnels n°s 1 à 3 et Protocole de Montréal n° 4 portant modification de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye ou par la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye et par le Protocole de Guatemala, signés à Montréal le 25 septembre 1975 (appelés ci-après les Protocoles de Montréal) ;

ou

2) dans le territoire de tout Etat partie à la présente convention du fait que cet Etat est partie à un ou plusieurs des instruments mentionnés aux alinéas a) et e) ci-dessus.

Article 56

Etats possédant plus d'un régime juridique

1. Si un Etat comprend deux unités territoriales ou davantage dans lesquelles des régimes juridiques différents s'appliquent aux questions régies par la présente convention, il peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que ladite convention s'applique à toutes ses unités territoriales ou seulement à l'une ou plusieurs d'entre elles et il peut à tout moment modifier cette déclaration en en soumettant une nouvelle.
2. Toute déclaration de ce genre est communiquée au dépositaire et indique expressément les unités territoriales auxquelles la Convention s'applique.
3. Dans le cas d'un Etat partie qui a fait une telle déclaration :
 - a) les références, à l'article 23, à la « monnaie nationale » sont interprétées comme signifiant la monnaie de l'unité territoriale pertinente dudit Etat ;
 - b) à l'article 28, la référence à la « loi nationale » est interprétée comme se rapportant à la loi de l'unité territoriale pertinente dudit Etat.

Article 57

Réserves

Aucune réserve ne peut être admise à la présente convention, si ce n'est qu'un Etat partie peut à tout moment déclarer, par notification adressée au dépositaire, que la présente convention ne s'applique pas :

- a) aux transports aériens internationaux effectués et exploités directement par cet Etat à des

fins non commerciales relativement à ses fonctions et devoirs d'Etat souverain ;
b) au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ou loués par ledit Etat partie et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente convention.

Fait à Montréal le 28^e jour du mois de mai de l'an mil neuf cent quatre-vingt-dix-neuf dans les langues française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe, tous les textes faisant également foi. La présente convention restera déposée aux archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale, et le dépositaire en transmettra des copies certifiées conformes à tous les Etats parties à la Convention de Varsovie, au Protocole de La Haye, à la Convention de Guadalajara, au Protocole de Guatemala et aux Protocoles de Montréal.

**Règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002
modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des
transporteurs aériens en cas d'accident**

Règlement (CE) no 889/2002 du Parlement européen et du Conseil

du 13 mai 2002

modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs
aériens en cas d'accident

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,
vu la proposition de la Commission(1),
vu l'avis du Comité économique et social(2),
après consultation du Comité des régions,
statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité(3),
considérant ce qui suit:

- (1) Dans le cadre de la politique commune des transports, il importe d'assurer un niveau approprié d'indemnisation pour les passagers victimes d'accidents aériens.
- (2) Une nouvelle convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international a été signée à Montréal le 28 mai 1999 fixant de nouvelles règles internationales sur la responsabilité en cas d'accidents pour les transports aériens internationaux, en remplacement de celles prévues dans la convention de Varsovie de 1929 et ses modifications ultérieures(4).
- (3) La convention de Varsovie continuera de coexister avec la convention de Montréal durant une période indéterminée.
- (4) La convention de Montréal prévoit un régime de responsabilité illimitée en cas de décès ou de blessure des passagers aériens.
- (5) La Communauté a signé la convention de Montréal en manifestant son intention de devenir partie à l'accord en le ratifiant.
- (6) Il est nécessaire de modifier le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident(5) afin de l'aligner sur les dispositions de la convention de Montréal, en créant ainsi un système uniforme de responsabilité pour les transports aériens internationaux.
- (7) Le présent règlement et la convention de Montréal renforcent la protection des passagers et de leurs ayants droit et ne peuvent être interprétés d'une façon qui affaiblirait leur protection par rapport à la législation en vigueur à la date d'adoption du présent règlement.
- (8) Sur le marché intérieur de l'aviation, la distinction entre transport national et international a été éliminée et il est donc opportun d'avoir le même niveau et la même nature de responsabilité dans le transport international et national au sein de la Communauté.
- (9) Conformément au principe de subsidiarité, une action au niveau communautaire est souhaitable afin de créer un ensemble unique de règles pour tous les transporteurs aériens communautaires.
- (10) Un système de responsabilité illimitée en cas de décès ou de blessure des passagers est approprié dans le cadre d'un système de transport aérien sûr et moderne.
- (11) Le transporteur aérien communautaire ne devrait pas pouvoir se prévaloir de l'article 21,

paragraphe 2, de la convention de Montréal, sauf s'il prouve que le dommage n'était pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable du transporteur ou de ses préposés ou mandataires.

(12) Des limites uniformes de responsabilité en cas de perte, détérioration ou destruction des bagages et pour les dommages occasionnés par des retards, s'appliquant à toutes les opérations réalisées par les transporteurs communautaires, constitueront des règles simples et claires tant pour les passagers que pour les compagnies aériennes et permettront aux passagers de déterminer si une assurance supplémentaire est nécessaire.

(13) Il serait impraticable pour les transporteurs aériens communautaires et déroutant pour leurs passagers d'appliquer au sein de leurs réseaux des régimes de responsabilité différents selon les liaisons desservies.

(14) Il est souhaitable d'aider les victimes d'accidents et leurs ayants droit à faire face à leurs besoins financiers à court terme dans la période qui suit immédiatement un accident.

(15) L'article 50 de la convention de Montréal exige des parties qu'elles veillent à ce que les transporteurs aériens soient convenablement assurés, et il importe de tenir compte de l'article 7 du règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens(6) dans l'application de cette disposition.

(16) Il est souhaitable de fournir des informations de base sur les règles de responsabilité applicables à chaque passager pour qu'il puisse prendre des dispositions supplémentaires en matière d'assurance avant le voyage, s'il y a lieu.

(17) Il sera nécessaire de réviser les montants fixés dans le présent règlement afin de tenir compte de l'inflation et de toute révision des limites de responsabilité dans la convention de Montréal.

(18) Il incombe aux États membres de prévoir les dispositions supplémentaires éventuellement nécessaires pour mettre en oeuvre la convention de Montréal sur des points qui ne sont pas couverts par le règlement (CE) n° 2027/97,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) n° 2027/97 est modifié comme suit:

1) Le titre est remplacé par le texte suivant: "Règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages".

2) L'article 1er est remplacé par le texte suivant: "Article premier

Le présent règlement met en oeuvre les dispositions pertinentes de la convention de Montréal relatives au transport aérien de passagers et de leurs bagages, et fixe certaines dispositions supplémentaires. Il étend également l'application de ces dispositions aux transports aériens

effectués sur le territoire d'un seul État membre."

3) L'article 2 est remplacé par le texte suivant: "Article 2

1. Aux fins du présent règlement, on entend par:

a) 'transporteur aérien': une entreprise de transport aérien titulaire d'une licence d'exploitation valable;

b) 'transporteur aérien communautaire': un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation valable délivrée par un État membre conformément aux dispositions du règlement (CEE) n° 2407/92;

c) 'personne ayant droit à indemnisation': le passager ou toute personne pouvant prétendre à réparation au titre dudit passager conformément au droit applicable;

d) 'bagages': à défaut d'autre définition, tout bagage enregistré ou non au sens de l'article 17, paragraphe 4, de la convention de Montréal;

e) 'DTS': les droits de tirage spéciaux tels que définis par le Fonds monétaire international;

f) 'convention de Varsovie': la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, ou la convention de Varsovie, telle que modifiée à La Haye le 28 septembre 1955, ou encore la convention complémentaire à la convention de Varsovie, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961;

g) 'convention de Montréal': la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999.

2. Les notions contenues dans le présent règlement qui ne sont pas définies au paragraphe 1 sont équivalentes à celles utilisées dans la convention de Montréal."

4) L'article 3 est remplacé par le texte suivant: "Article 3

1. La responsabilité d'un transporteur aérien communautaire envers les passagers et leurs bagages est régie par toutes les dispositions de la convention de Montréal relatives à cette responsabilité.

2. L'obligation d'assurance visée à l'article 7 du règlement (CEE) n° 2407/92, pour autant qu'elle concerne la responsabilité envers les passagers, s'entend de l'obligation pour un transporteur aérien communautaire d'être assuré à hauteur du montant permettant de garantir que toutes les personnes ayant droit à indemnisation reçoivent la totalité de la somme à laquelle elles peuvent prétendre en vertu du présent règlement."

5) L'article 3 bis suivant est inséré: "Article 3 bis

La somme supplémentaire qui, conformément à l'article 22, paragraphe 2, de la convention de Montréal, peut être demandée par un transporteur aérien communautaire quand un passager fait une déclaration spéciale d'intérêt pour la livraison de ses bagages à destination, est basée sur un tarif qui est fonction des coûts supplémentaires entraînés par le transport et l'assurance des bagages concernés, en plus de ceux supportés pour les bagages évalués à concurrence de

la limite de responsabilité. Le tarif est communiqué aux passagers sur demande."

6) L'article 4 est supprimé.

7) L'article 5 est remplacé par le texte suivant: "Article 5

1. Avec toute la diligence nécessaire et, en tout état de cause, au plus tard quinze jours après que la personne physique ayant droit à indemnisation a été identifiée, le transporteur aérien communautaire verse à cette personne une avance lui permettant de faire face à ses besoins immédiats, en proportion du préjudice matériel subi.

2. Sans préjudice du paragraphe 1, l'avance n'est pas inférieure à l'équivalent en euros de 16000 DTS par passager en cas de décès.

3. Le versement d'une avance ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité, et l'avance peut être déduite de toute somme payée ultérieurement en fonction de la responsabilité du transporteur aérien communautaire; elle n'est pas remboursable, sauf dans les cas visés à l'article 20 de la convention de Montréal, ou lorsque la personne à laquelle l'avance a été versée n'avait pas droit à indemnisation."

8) L'article 6 est remplacé par le texte suivant: "Article 6

1. Tout transporteur aérien, lorsqu'il vend des services de transport aérien dans la Communauté, fait en sorte qu'un résumé des principales dispositions régissant la responsabilité pour les passagers et leurs bagages, notamment les délais prévus pour intenter une action en indemnisation et la possibilité de faire une déclaration spéciale pour les bagages, soit disponible à l'intention des passagers à tous les points de vente, y compris la vente par téléphone ou par Internet. En vue de se conformer à cette obligation d'information, les transporteurs aériens communautaires font usage de la note figurant à l'annexe. Ce résumé ou cette note ne sauraient servir de base pour prétendre à une indemnisation, ni être utilisés pour interpréter les dispositions du présent règlement ou de la convention de Montréal.

2. Outre les exigences d'information fixées au paragraphe 1, tous les transporteurs aériens, eu égard aux services de transport aérien vendus ou achetés dans la Communauté, indiquent par écrit à chaque passager:

- la limite applicable pour le vol concerné à la responsabilité du transporteur en cas de décès ou de blessure, si une telle limite existe,

- la limite applicable pour le vol concerné à la responsabilité du transporteur en cas de destruction, perte ou détérioration d'un bagage ainsi que l'avertissement que tout bagage dont la valeur est supérieure devrait être signalé à la compagnie aérienne au moment de l'enregistrement ou être assuré entièrement par le passager avant le voyage,

- la limite applicable pour le vol concerné à la responsabilité du transporteur en cas de dommage occasionné par un retard.

3. Pour toutes les opérations de transport réalisées par les transporteurs aériens communautaires, les limites indiquées, conformément aux exigences d'information visées aux paragraphes 1 et 2, sont celles établies par le présent règlement, à moins que le transporteur aérien communautaire ne fixe, de son propre chef, des limites plus élevées. Pour toutes les

opérations de transport réalisées par des transporteurs aériens non communautaires, les paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent qu'en ce qui concerne les transports effectués en provenance, à destination ou à l'intérieur de la Communauté."

9) L'article 7 est remplacé par le texte suivant: "Article 7

Au plus tard trois ans après la date à laquelle le règlement (CE) n° 889/2002(7) commence à s'appliquer, la Commission établit un rapport sur application du présent règlement. La Commission examine notamment la nécessité de réviser les montants mentionnés dans les articles correspondants de la convention de Montréal à la lumière de l'évolution de la situation économique et des notifications du dépositaire de l'OACI."

10) L'annexe suivante est ajoutée:

"ANNEXE

Responsabilité du transporteur aérien à l'égard des passagers et de leurs bagages

La présente note d'information résume les règles de responsabilité appliquées par les transporteurs aériens communautaires comme l'exigent la législation communautaire et la convention de Montréal.

Indemnisation en cas de décès ou de blessure

Aucune limite financière n'est fixée à la responsabilité, en cas de blessure ou de décès d'un passager. Pour tout dommage à concurrence de 100000 DTS (équivalent approximatif en monnaie locale), le transporteur aérien ne peut contester les demandes d'indemnisation. Au-delà de ce montant, le transporteur aérien peut se défendre contre une plainte en apportant la preuve qu'il n'a pas été négligent ou fautif d'une autre manière.

Versement d'avances

En cas de décès ou de blessure d'un passager, le transporteur aérien doit verser une avance pour couvrir les besoins économiques immédiats dans un délai de quinze jours à compter de l'identification de la personne ayant droit à indemnisation. En cas de décès, cette avance ne peut être inférieure à 16000 DTS (équivalent approximatif en monnaie locale).

Retard des passagers

En cas de retard des passagers, le transporteur aérien est responsable des dommages, sauf s'il a pris toutes les mesures raisonnablement envisageables pour les éviter ou s'il était impossible de prendre de telles mesures. La responsabilité en cas de retard des passagers est limitée à 4150 DTS (équivalent approximatif en monnaie locale).

Retard des bagages

En cas de retard des bagages, le transporteur aérien est responsable des dommages, sauf s'il a pris toutes les mesures raisonnables pour les éviter ou s'il était impossible de prendre de telles mesures. La responsabilité en cas de retard des bagages est limitée à 1000 DTS (équivalent approximatif en monnaie locale).

Destruction, perte ou détérioration des bagages

Le transporteur aérien est responsable en cas de destruction, perte ou détérioration des bagages, à concurrence de 1000 DTS (équivalent approximatif en monnaie locale). Dans le cas de bagages enregistrés, il est responsable même s'il n'y a pas faute de sa part, sauf si les bagages étaient défectueux. Dans le cas de bagages non enregistrés, le transporteur n'est responsable que s'il y a faute de sa part.

Limites de responsabilité plus élevées pour les bagages

Un passager peut bénéficier d'une limite de responsabilité plus élevée en faisant une déclaration spéciale au plus tard au moment de l'enregistrement et en acquittant une redevance supplémentaire.

Plaintes concernant des bagages

En cas de détérioration, retard, perte ou destruction des bagages, le passager concerné doit se plaindre par écrit auprès du transporteur aérien dès que possible. En cas de dommages survenus à des bagages enregistrés et en cas de retard dans l'acheminement des bagages, le passager doit se plaindre par écrit dans un délai respectivement de sept jours et de vingt et un jours à compter de la date à laquelle ils ont été mis à sa disposition.

Responsabilité respective du transporteur avec lequel un contrat a été conclu et du transporteur effectif

Si le transporteur aérien effectuant le vol n'est pas le même que celui avec lequel un contrat a été conclu, le passager a le droit d'adresser une plainte ou une réclamation à l'un ou à l'autre. Si le nom ou le code d'un transporteur aérien figure sur le billet, ce transporteur est celui avec lequel un contrat a été conclu.

Délai de recours

Toute action en dommages et intérêts doit être intentée dans les deux ans suivant la date d'arrivée de l'avion, ou suivant la date à laquelle l'avion aurait dû atterrir.

Base des règles susmentionnées

Les règles décrites ci-dessus reposent sur la convention de Montréal du 28 mai 1999, mise en oeuvre dans la Communauté par le règlement (CE) n° 2027/97 [tel que modifié par le règlement (CE) n° 889/2002] et par la législation nationale des États membres."

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel des Communautés européennes.

Il s'applique à compter de la date de son entrée en vigueur ou de l'entrée en vigueur de la convention de Montréal pour la Communauté, selon celle qui a lieu en dernier.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 13 mai 2002.

Par le Parlement européen

Le président

P. Cox

Par le Conseil

Le président

J. Piqué I Camps

(1) JO C 337 E du 28.11.2000, p. 68

JO C 213 E du 31.7.2001, p. 298.

(2) JO C 123 du 25.4.2001, p. 47.

(3) Avis du Parlement européen du 5 avril 2001 (JO C 21 du 24.1.2002, p. 256), position commune du Conseil du 19 décembre 2001 (JO C 58 E du 5.3.2002, p. 8) et décision du Parlement européen du 12 mars 2002.

(4) JO L 194 du 18.7.2001, p. 38.

(5) JO L 285 du 17.10.1997, p. 1.

(6) JO L 240 du 24.8.1992, p. 1.

(7) JO L 140 du 30.5.2002, p. 2.

**Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004
établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des
passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un
vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91**

Règlement (CE) no 261/2004 du Parlement européen et du Conseil

du 11 février 2004

établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission(1),

vu l'avis du Comité économique et social européen(2),

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité(3), au vu du projet commun approuvé le 1er décembre 2003 par le comité de conciliation,

considérant ce qui suit:

(1) L'action de la Communauté dans le domaine des transports aériens devrait notamment viser à garantir un niveau élevé de protection des passagers. Il convient en outre de tenir pleinement compte des exigences de protection des consommateurs en général.

(2) Le refus d'embarquement et l'annulation ou le retard important d'un vol entraînent des difficultés et des désagréments sérieux pour les passagers.

(3) Bien que le règlement (CEE) n° 295/91 du Conseil du 4 février 1991 établissant des règles communes relatives à un système de compensation pour refus d'embarquement dans les transports aériens réguliers(4) ait mis en place une protection de base pour les passagers, le nombre de passagers refusés à l'embarquement contre leur volonté reste trop élevé, ainsi que le nombre de passagers concernés par des annulations sans avertissement préalable et des retards importants.

(4) La Communauté devrait, par conséquent, relever les normes de protection fixées par ledit règlement, à la fois pour renforcer les droits des passagers et pour faire en sorte que les transporteurs aériens puissent exercer leurs activités dans des conditions équivalentes sur un marché libéralisé.

(5) Dans la mesure où la distinction entre services aériens réguliers et non réguliers tend à s'estomper, cette protection devrait s'appliquer non seulement aux passagers des vols réguliers, mais aussi à ceux des vols non réguliers, y compris les vols faisant partie de circuits à forfait.

(6) La protection accordée aux passagers partant d'un aéroport situé dans un État membre devrait être étendue à ceux qui quittent un aéroport situé dans un pays tiers à destination d'un aéroport situé dans un État membre, lorsque le vol est assuré par un transporteur communautaire.

(7) Afin de garantir l'application effective du présent règlement, les obligations qui en découlent devraient incomber au transporteur aérien effectif qui réalise ou a l'intention de réaliser un vol, indépendamment du fait qu'il soit propriétaire de l'avion, que l'avion fasse l'objet d'un contrat de location coque nue (dry lease) ou avec équipage (wet lease), ou s'inscrive dans le cadre de tout autre régime.

(8) Le présent règlement ne devrait pas limiter le droit du transporteur aérien effectif de demander réparation à toute personne, y compris un tiers, conformément à la législation applicable.

(9) Il convient de réduire le nombre de passagers refusés à l'embarquement contre leur volonté en exigeant des transporteurs aériens qu'ils fassent appel à des volontaires acceptant de renoncer à leur réservation en contrepartie de certains avantages, au lieu de refuser des passagers à l'embarquement, et en assurant l'indemnisation complète des passagers finalement refusés à l'embarquement.

(10) Les passagers refusés à l'embarquement contre leur volonté devraient avoir la possibilité d'annuler leur vol et de se faire rembourser leur billet ou de le poursuivre dans des conditions satisfaisantes, et devraient bénéficier d'une prise en charge adéquate durant l'attente d'un vol ultérieur.

(11) Les volontaires devraient également avoir la possibilité d'annuler leur vol, ou de le poursuivre dans des conditions satisfaisantes, puisqu'ils se trouvent confrontés aux mêmes difficultés de déplacement que les passagers refusés à l'embarquement contre leur volonté.

(12) Il convient également d'atténuer les difficultés et les désagréments pour les passagers, occasionnés par les annulations de vols. Il y a lieu à cet effet d'inciter les transporteurs à informer les passagers des annulations avant l'heure de départ prévue et en outre, leur proposer un réacheminement raisonnable, de sorte que les passagers puissent prendre d'autres dispositions. S'ils n'y parviennent pas, les transporteurs aériens devraient indemniser les passagers, sauf lorsque l'annulation est due à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

(13) Les passagers dont le vol est annulé devraient avoir la possibilité de se faire rembourser leur billet ou d'obtenir un réacheminement dans des conditions satisfaisantes, et devraient bénéficier d'une prise en charge adéquate durant l'attente d'un vol ultérieur.

(14) Tout comme dans le cadre de la convention de Montréal, les obligations des transporteurs aériens effectifs devraient être limitées ou leur responsabilité exonérée dans les cas où un événement est dû à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. De telles circonstances peuvent se produire, en particulier, en cas d'instabilité politique, de conditions météorologiques incompatibles avec la réalisation du vol concerné, de risques liés à la sécurité, de défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité du vol, ainsi que de grèves ayant une incidence sur les opérations d'un transporteur aérien effectif.

(15) Il devrait être considéré qu'il y a circonstance extraordinaire, lorsqu'une décision relative à la gestion du trafic aérien concernant un avion précis pour une journée précise génère un retard important, un retard jusqu'au lendemain ou l'annulation d'un ou de plusieurs vols de cet avion, bien que toutes les mesures raisonnables aient été prises par le transporteur aérien afin d'éviter ces retards ou annulations.

(16) En cas d'annulation d'un voyage à forfait pour des raisons autres que l'annulation d'un vol, le présent règlement ne devrait pas s'appliquer.

(17) Les passagers dont le vol est retardé d'un laps de temps défini devraient bénéficier d'une prise en charge adéquate et avoir la possibilité d'annuler leur vol et de se faire rembourser le prix de leur billet ou de le poursuivre dans des conditions satisfaisantes.

(18) La prise en charge des passagers qui attendent un vol de remplacement ou un vol retardé peut être limitée ou refusée si cette prise en charge est susceptible de prolonger le retard.

(19) Les transporteurs aériens effectifs devraient veiller aux besoins particuliers des passagers à mobilité réduite et toutes personnes qui les accompagnent.

(20) Les passagers devraient être pleinement informés de leurs droits en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, afin d'être en mesure d'exercer efficacement ces droits.

(21) Les États membres devraient définir le régime des sanctions applicables en cas de violation du présent règlement et veiller à ce qu'elles soient appliquées. Ces sanctions doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives.

(22) Les États membres devraient veiller à l'application générale par leurs transporteurs aériens du présent règlement, contrôler son application et désigner un organisme approprié chargé de le faire appliquer. Le contrôle ne devrait pas porter atteinte aux droits des passagers et des transporteurs de demander réparation auprès des tribunaux conformément aux procédures prévues par le droit national.

(23) La Commission devrait analyser l'application du présent règlement et évaluer en particulier l'opportunité d'étendre son champ d'application à tous les passagers liés par contrat à un organisateur de voyages ou un transporteur communautaire, qui partent d'un aéroport situé dans un pays tiers à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre.

(24) Des arrangements prévoyant une coopération accrue concernant l'utilisation de l'aéroport de Gibraltar ont été conclus le 2 décembre 1987 à Londres par le Royaume d'Espagne et le Royaume-Uni dans une déclaration commune des ministres des affaires étrangères des deux pays. Ces arrangements ne sont toutefois pas encore entrés en vigueur.

(25) Le règlement (CEE) n° 295/91 devrait être abrogé en conséquence,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet

1. Le présent règlement reconnaît, dans les conditions qui y sont spécifiées, des droits minimum aux passagers dans les situations suivantes:

- a) en cas de refus d'embarquement contre leur volonté;
- b) en cas d'annulation de leur vol;
- c) en cas de vol retardé.

2. L'application du présent règlement à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni concernant le conflit relatif à la souveraineté sur le territoire sur lequel l'aéroport est situé.

3. L'application du présent règlement à l'aéroport de Gibraltar est différée jusqu'à la mise en application des arrangements convenus dans la déclaration commune, du 2 décembre 1987, faite par les ministres des affaires étrangères du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni. Les gouvernements du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni informeront le Conseil de la date de cette mise en application.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) "transporteur aérien", une entreprise de transport aérien possédant une licence d'exploitation en cours de validité;
- b) "transporteur aérien effectif", un transporteur aérien qui réalise ou a l'intention de réaliser un vol dans le cadre d'un contrat conclu avec un passager, ou au nom d'une autre personne, morale ou physique, qui a conclu un contrat avec ce passager;
- c) "transporteur communautaire", un transporteur aérien possédant une licence d'exploitation en cours de validité, délivrée par un État membre conformément aux dispositions du règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens(5);
- d) "organisateur de voyages", à l'exclusion d'un transporteur aérien, un organisateur au sens de l'article 2, point 2, de la directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait(6);
- e) "forfait", les services définis à l'article 2, point 1, de la directive 90/314/CEE;

- f) "billet", un document en cours de validité établissant le droit au transport, ou quelque chose d'équivalent sous forme immatérielle, y compris électronique, délivré ou autorisé par le transporteur aérien ou son agent agréé;
- g) "réservation", le fait pour un passager d'être en possession d'un billet, ou d'une autre preuve, indiquant que la réservation a été acceptée et enregistrée par le transporteur aérien ou l'organisateur de voyages;
- h) "destination finale", la destination figurant sur le billet présenté au comptoir d'enregistrement, ou, dans le cas des vols avec correspondances, la destination du dernier vol; les vols avec correspondances disponibles comme solution de remplacement ne sont pas pris en compte si l'heure d'arrivée initialement prévue est respectée;
- i) "personne à mobilité réduite", toute personne dont la mobilité est réduite lorsqu'elle utilise un moyen de transport en raison d'un handicap physique (sensoriel ou locomoteur, permanent ou temporaire), d'une déficience intellectuelle, de son âge ou de tout autre cause de handicap et dont la situation exige une attention spéciale et l'adaptation à ses besoins des services mis à la disposition de tous les passagers;
- j) "refus d'embarquement", le refus de transporter des passagers sur un vol, bien qu'ils se soient présentés à l'embarquement dans les conditions fixées à l'article 3, paragraphe 2, sauf s'il est raisonnablement justifié de refuser l'embarquement, notamment pour des raisons de santé, de sûreté ou de sécurité, ou de documents de voyages inadéquats;
- k) "volontaire", une personne qui s'est présentée à l'embarquement dans les conditions fixées à l'article 3, paragraphe 2, et qui est prête à céder, à la demande du transporteur aérien, sa réservation confirmée, en échange de prestations;
- l) "annulation", le fait qu'un vol qui était prévu initialement et sur lequel au moins une place était réservée n'a pas été effectué.

Article 3

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique:

- a) aux passagers au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité;
- b) aux passagers au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers et à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité, à moins que ces passagers ne bénéficient de prestations ou d'une indemnisation et d'une assistance dans ce pays tiers, si le transporteur aérien effectif qui réalise le vol est un transporteur communautaire.

2. Le paragraphe 1 s'applique à condition que les passagers:

- a) disposent d'une réservation confirmée pour le vol concerné et se présentent, sauf en cas d'annulation visée à l'article 5, à l'enregistrement:

- comme spécifié et à l'heure indiquée à l'avance et par écrit (y compris par voie électronique) par le transporteur aérien, l'organisateur de voyages ou un agent de voyages autorisé,

ou, en l'absence d'indication d'heure,

- au plus tard quarante-cinq minutes avant l'heure de départ publiée, ou

b) aient été transférés par le transporteur aérien ou l'organisateur de voyages, du vol pour lequel ils possédaient une réservation vers un autre vol, quelle qu'en soit la raison.

3. Le présent règlement ne s'applique pas aux passagers qui voyagent gratuitement ou à un tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public. Toutefois, il s'applique aux passagers en possession d'un billet émis par un transporteur aérien ou un organisateur de voyages dans le cadre d'un programme de fidélisation ou d'autres programmes commerciaux.

4. Le présent règlement ne s'applique qu'aux passagers transportés sur des avions motorisés à ailes fixes.

5. Le présent règlement s'applique à tout transporteur aérien effectif assurant le transport des passagers visés aux paragraphes 1 et 2. Lorsqu'un transporteur aérien effectif qui n'a pas conclu de contrat avec le passager remplit des obligations découlant du présent règlement, il est réputé agir au nom de la personne qui a conclu le contrat avec le passager concerné.

6. Le présent règlement ne porte pas atteinte aux droits des passagers établis par la directive 90/314/CEE. Le présent règlement ne s'applique pas lorsqu'un voyage à forfait est annulé pour des raisons autres que l'annulation du vol.

Article 4

Refus d'embarquement

1. Lorsqu'un transporteur aérien effectif prévoit raisonnablement de refuser l'embarquement sur un vol, il fait d'abord appel aux volontaires acceptant de renoncer à leur réservation en échange de certaines prestations, suivant des modalités à convenir entre les passagers concernés et le transporteur aérien effectif. Les volontaires bénéficient, en plus des prestations mentionnées au présent paragraphe, d'une assistance conformément à l'article 8.

2. Lorsque le nombre de volontaires n'est pas suffisant pour permettre l'embarquement des autres passagers disposant d'une réservation, le transporteur aérien effectif peut refuser l'embarquement de passagers contre leur volonté.

3. S'il refuse des passagers à l'embarquement contre leur volonté, le transporteur aérien effectif indemnise immédiatement ces derniers conformément à l'article 7, et leur offre une assistance conformément aux articles 8 et 9.

Article 5

Annulations

1. En cas d'annulation d'un vol, les passagers concernés:

- a) se voient offrir par le transporteur aérien effectif une assistance conformément à l'article 8;
- b) se voient offrir par le transporteur aérien effectif une assistance conformément à l'article 9, paragraphe 1, point a), et paragraphe 2, de même que, dans le cas d'un réacheminement lorsque l'heure de départ raisonnablement attendue du nouveau vol est au moins le jour suivant le départ planifié pour le vol annulé, l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, points b) et c), et
- c) ont droit à une indemnisation du transporteur aérien effectif conformément à l'article 7, à moins qu'ils soient informés de l'annulation du vol:
 - i) au moins deux semaines avant l'heure de départ prévue, ou
 - ii) de deux semaines à sept jours avant l'heure de départ prévue si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir au plus tôt deux heures avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de quatre heures après l'heure d'arrivée prévue, ou
 - iii) moins de sept jours avant l'heure de départ prévue si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir au plus tôt une heure avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de deux heures après l'heure prévue d'arrivée.

2. Lorsque les passagers sont informés de l'annulation d'un vol, des renseignements leur sont fournis concernant d'autres transports possibles.

3. Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

4. Il incombe au transporteur aérien effectif de prouver qu'il a informé les passagers de l'annulation d'un vol ainsi que le délai dans lequel il l'a fait.

Article 6

Retards

1. Lorsqu'un transporteur aérien effectif prévoit raisonnablement qu'un vol sera retardé par rapport à l'heure de départ prévue:

- a) de deux heures ou plus pour tous les vols de 1500 kilomètres ou moins, ou
- b) de trois heures ou plus pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1500 km et pour tous les autres vols de 1500 à 3500 km, ou
- c) de quatre heures ou plus pour tous les vols qui ne relèvent pas des points a) ou b),

les passagers se voient proposer par le transporteur aérien effectif:

- i) l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, point a), et paragraphe 2, et
- ii) lorsque l'heure de départ raisonnablement attendue est au moins le jour suivant l'heure de

départ initialement annoncée, l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, points b) et c), et
iii) lorsque le retard est d'au moins cinq heures, l'assistance prévue à l'article 8, paragraphe 1, point a).

2. En tout état de cause, cette assistance est proposée dans les limites fixées ci-dessus compte tenu de la distance du vol.

Article 7

Droit à indemnisation

1. Lorsqu'il est fait référence au présent article, les passagers reçoivent une indemnisation dont le montant est fixé à:

- a) 250 euros pour tous les vols de 1500 kilomètres ou moins;
- b) 400 euros pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1500 kilomètres et pour tous les autres vols de 1500 à 3500 kilomètres;
- c) 600 euros pour tous les vols qui ne relèvent pas des points a) ou b).

Pour déterminer la distance à prendre en considération, il est tenu compte de la dernière destination où le passager arrivera après l'heure prévue du fait du refus d'embarquement ou de l'annulation.

2. Lorsque, en application de l'article 8, un passager se voit proposer un réacheminement vers sa destination finale sur un autre vol dont l'heure d'arrivée ne dépasse pas l'heure d'arrivée prévue du vol initialement réservé:

- a) de deux heures pour tous les vols de 1500 kilomètres ou moins, ou
- b) de trois heures pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1500 kilomètres et pour tous les autres vols de 1500 à 3500 kilomètres, ou
- c) de quatre heures pour tous les vols ne relevant pas des points a) ou b),

le transporteur aérien effectif peut réduire de 50 % le montant de l'indemnisation prévue au paragraphe 1.

3. L'indemnisation visée au paragraphe 1 est payée en espèces, par virement bancaire électronique, par virement bancaire ou par chèque, ou, avec l'accord signé du passager, sous forme de bons de voyage et/ou d'autres services.

4. Les distances indiquées aux paragraphes 1 et 2 sont mesurées selon la méthode de la route orthodromique.

Article 8

Assistance: droit au remboursement ou au réacheminement

1. Lorsqu'il est fait référence au présent article, les passagers se voient proposer le choix entre:

a) - le remboursement du billet, dans un délai de sept jours, selon les modalités visées à l'article 7, paragraphe 3, au prix auquel il a été acheté, pour la ou les parties du voyage non effectuées et pour la ou les parties du voyage déjà effectuées et devenues inutiles par rapport à leur plan de voyage initial, ainsi que, le cas échéant,

- un vol retour vers leur point de départ initial dans les meilleurs délais;

b) un réacheminement vers leur destination finale, dans des conditions de transport comparables et dans les meilleurs délais, ou

c) un réacheminement vers leur destination finale dans des conditions de transport comparables à une date ultérieure, à leur convenance, sous réserve de la disponibilité de sièges.

2. Le paragraphe 1, point a), s'applique également aux passagers dont le vol fait partie d'un voyage à forfait hormis en ce qui concerne le droit au remboursement si un tel droit découle de la directive 90/314/CEE.

3. Dans le cas d'une ville, d'une agglomération ou d'une région desservie par plusieurs aéroports, si le transporteur aérien effectif propose au passager un vol à destination d'un aéroport autre que celui qui était initialement prévu, le transporteur aérien effectif prend à sa charge les frais de transfert des passagers entre l'aéroport d'arrivée et l'aéroport initialement prévu ou une autre destination proche convenue avec le passager.

Article 9

Droit à une prise en charge

1. Lorsqu'il est fait référence au présent article, les passagers se voient offrir gratuitement:

a) des rafraîchissements et des possibilités de se restaurer en suffisance compte tenu du délai d'attente;

b) un hébergement à l'hôtel aux cas où:

- un séjour d'attente d'une ou plusieurs nuits est nécessaire, ou

- lorsqu'un séjour s'ajoutant à celui prévu par le passager est nécessaire;

c) le transport depuis l'aéroport jusqu'au lieu d'hébergement (hôtel ou autre).

2. En outre, le passager se voit proposer la possibilité d'effectuer gratuitement deux appels téléphoniques ou d'envoyer gratuitement deux télex, deux télécopies ou deux messages électroniques.

3. En appliquant le présent article, le transporteur aérien effectif veille tout particulièrement aux besoins des personnes à mobilité réduite ou de toutes les personnes qui les accompagnent, ainsi qu'aux besoins des enfants non accompagnés.

Article 10

Surclassement et déclassement

1. Si un transporteur aérien effectif place un passager dans une classe supérieure à celle pour laquelle le billet a été acheté, il ne peut réclamer aucun supplément.

2. Si un transporteur aérien effectif place un passager dans une classe inférieure à celle pour laquelle le billet a été acheté, il rembourse, dans un délai de sept jours et selon les modalités visées à l'article 7, paragraphe 3:

a) 30 % du prix du billet pour tous les vols de 1500 kilomètres ou moins, ou

b) 50 % du prix du billet pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1500 kilomètres, à l'exception des vols entre le territoire européen des États membres et les départements français d'outre-mer, ainsi que pour tous les autres vols de 1500 kilomètres à 3500 kilomètres, ou

c) 75 % du prix du billet pour tous les vols ne relevant pas des points a) ou b), y compris les vols entre le territoire européen des États membres et les départements français d'outre-mer.

Article 11

Personnes à mobilité réduite et autres personnes ayant des besoins particuliers

1. Les transporteurs aériens effectifs donnent la priorité aux personnes à mobilité réduite et à toutes les personnes ou les chiens guides certifiés qui les accompagnent ainsi qu'aux enfants non accompagnés.

2. En cas de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard, quelle que soit la durée de celui-ci, les personnes à mobilité réduite et toutes les personnes qui les accompagnent, ainsi que les enfants non accompagnés, ont droit à une prise en charge prévue à l'article 9, qui leur est fournie dès que possible.

Article 12

Indemnisation complémentaire

1. Le présent règlement s'applique sans préjudice du droit d'un passager à une indemnisation complémentaire. L'indemnisation accordée en vertu du présent règlement peut être déduite d'une telle indemnisation.

2. Sans préjudice des principes et règles pertinents du droit national, y compris la jurisprudence, le paragraphe 1 ne s'applique pas aux passagers qui ont volontairement renoncé à leur réservation conformément à l'article 4, paragraphe 1.

Article 13

Droit à la réparation des dommages

Lorsqu'un transporteur aérien effectif verse une indemnité ou s'acquitte d'autres obligations lui

incombant en vertu du présent règlement, aucune disposition de ce dernier ne peut être interprétée comme limitant son droit à demander réparation à toute personne, y compris des tiers, conformément au droit national applicable. En particulier, le présent règlement ne limite aucunement le droit du transporteur aérien effectif de demander réparation à un organisateur de voyages ou une autre personne avec laquelle le transporteur aérien effectif a conclu un contrat. De même, aucune disposition du présent règlement ne peut être interprétée comme limitant le droit d'un organisateur de voyages ou d'un tiers, autre que le passager avec lequel un transporteur aérien effectif a conclu un contrat, de demander réparation au transporteur aérien effectif conformément aux lois pertinentes applicables.

Article 14

Obligation d'informer les passagers de leurs droits

1. Le transporteur aérien effectif veille à ce qu'un avis reprenant le texte suivant, imprimé en caractères bien lisibles, soit affiché bien en vue dans la zone d'enregistrement: "Si vous êtes refusé à l'embarquement ou si votre vol est annulé ou retardé d'au moins deux heures, demandez au comptoir d'enregistrement ou à la porte d'embarquement le texte énonçant vos droits, notamment en matière d'indemnisation et d'assistance."
2. Le transporteur aérien effectif qui refuse l'embarquement ou qui annule un vol présente à chaque passager concerné une notice écrite reprenant les règles d'indemnisation et d'assistance conformément aux dispositions du présent règlement. Il présente également cette notice à tout passager subissant un retard d'au moins deux heures. Les coordonnées de l'organisme national désigné visé à l'article 16 sont également fournies par écrit au passager.
3. En ce qui concerne les non-voyants et les malvoyants, les dispositions du présent article s'appliquent avec d'autres moyens appropriés.

Article 15

Irrecevabilité des dérogations

1. Les obligations envers les passagers qui sont énoncées par le présent règlement ne peuvent être limitées ou levées, notamment par une dérogation ou une clause restrictive figurant dans le contrat de transport.
2. Si toutefois une telle dérogation ou une telle clause restrictive est appliquée à l'égard d'un passager, ou si un passager n'est pas dûment informé de ses droits et accepte, par conséquent, une indemnisation inférieure à celle prévue par le présent règlement, ce passager a le droit d'entreprendre les démarches nécessaires auprès des tribunaux ou des organismes compétents en vue d'obtenir une indemnisation complémentaire.

Article 16

Violations

1. Chaque État membre désigne un organisme chargé de l'application du présent règlement en ce qui concerne les vols au départ d'aéroports situés sur son territoire ainsi que les vols à destination de ces mêmes aéroports et provenant d'un pays tiers. Le cas échéant, cet organisme prend les mesures nécessaires au respect des droits des passagers. Les États

membres notifient à la Commission l'organisme qui a été désigné en application du présent paragraphe.

2. Sans préjudice de l'article 12, tout passager peut saisir tout organisme désigné en application du paragraphe 1, ou tout autre organisme compétent désigné par un État membre, d'une plainte concernant une violation du présent règlement survenue dans tout aéroport situé sur le territoire d'un État membre ou concernant tout vol à destination d'un aéroport situé sur ce territoire et provenant d'un pays tiers.

3. Les sanctions établies par les États membres pour les violations du présent règlement sont efficaces, proportionnées et dissuasives.

Article 17

Rapports

La Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le 1er janvier 2007, sur le fonctionnement et les résultats du présent règlement, en particulier en ce qui concerne:

- l'incidence des refus d'embarquement et des annulations de vols,
- l'extension éventuelle du champ d'application du présent règlement aux passagers liés par contrat à un transporteur communautaire ou ayant réservé un vol qui fait partie d'un "circuit à forfait" relevant de la directive 90/314/CEE, qui partent d'un aéroport situé dans un pays tiers à destination d'un aéroport situé dans un État membre, sur des vols qui ne sont pas assurés par des transporteurs aériens communautaires,
- la révision éventuelle des montants des indemnisations mentionnés à l'article 7, paragraphe 1.

Ce rapport est au besoin accompagné de propositions législatives.

Article 18

Abrogation

Le règlement (CEE) n° 295/91 est abrogé.

Article 19

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le 17 février 2005.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le 11 février 2004.

Par le Parlement européen

Le président

P. Cox

Par le Conseil

Le président

M. McDowell

(1) JO C 103 E du 30.4.2002, p. 225 et JO C 71 E du 25.3.2003, p. 188.

(2) JO C 241 du 7.10.2002, p. 29.

(3) Avis du Parlement européen du 24 octobre 2002 (JO C 300 E du 11.12.2003, p. 443), position commune du Conseil du 18 mars 2003 (JO C 125 E du 27.5.2003, p. 63) et position du Parlement européen du 3 juillet 2003 (non encore parue au Journal officiel). Résolution législative du Parlement européen du 18 décembre 2003 et décision du Conseil du 26 janvier 2004.

(4) JO L 36 du 8.2.1991, p. 5.

(5) JO L 240 du 24.8.1992, p. 1.

(6) JO L 158 du 23.6.1990, p. 59.

Déclaration de la Commission

La Commission rappelle son intention de promouvoir des engagements volontaires ou de faire des propositions pour étendre les mesures communautaires en faveur de la protection des passagers à d'autres modes de transport que les transports aériens, notamment les transports ferroviaires et maritimes.

Règlement (CE) n o 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE

Règlement (CE) no 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil

du 14 décembre 2005

concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen [1],

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité [2],

considérant ce qui suit:

- (1) L'action de la Communauté dans le domaine du transport aérien doit viser en priorité à assurer un niveau élevé de protection des passagers contre les risques pour leur sécurité. Il convient en outre de tenir pleinement compte des exigences de la protection des consommateurs en général.
- (2) Une liste communautaire des transporteurs aériens qui ne satisfont pas aux exigences de sécurité applicables devrait être portée à la connaissance des passagers afin de garantir la plus grande transparence. Cette liste communautaire devrait être fondée sur des critères communs élaborés au niveau communautaire.
- (3) Les transporteurs aériens figurant sur la liste communautaire devraient faire l'objet d'une interdiction d'exploitation. Les interdictions d'exploitation figurant sur la liste communautaire devraient s'appliquer sur l'ensemble du territoire des États membres auquel le traité s'applique.

(4) Les transporteurs aériens qui ne bénéficient pas de droits de trafic dans un ou plusieurs États membres peuvent néanmoins desservir la Communauté lorsque leurs aéronefs, avec ou sans équipage, sont affrétés par des compagnies qui bénéficient de tels droits. Il convient de prévoir qu'une interdiction d'exploitation figurant sur la liste communautaire s'applique de même à ces transporteurs aériens, faute de quoi ces derniers pourraient opérer dans la Communauté tout en ne respectant pas les normes de sécurité applicables.

(5) Un transporteur aérien qui fait l'objet d'une interdiction d'exploitation pourrait être autorisé à exercer des droits de trafic en affrétant un aéronef avec équipage appartenant à un transporteur aérien qui ne fait pas l'objet d'une interdiction d'exploitation, pour autant que les normes de sécurité applicables soient respectées.

(6) La procédure de mise à jour de la liste communautaire devrait permettre de prendre rapidement des décisions afin de fournir aux passagers du transport aérien des informations sur la sécurité qui soient adéquates et actualisées et de garantir que les transporteurs aériens qui ont remédié à des manquements en matière de sécurité sont rayés de la liste dans les meilleurs délais. Dans le même temps, les procédures devraient respecter les droits de la défense du transporteur aérien et être sans préjudice des conventions et accords internationaux auxquels les États membres ou la Communauté sont parties, s'agissant en particulier de la convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale. Les mesures d'exécution devant être arrêtées par la Commission sur les questions de procédure devraient notamment satisfaire à ces exigences.

(7) Lorsqu'une interdiction d'exploitation a été prononcée à l'encontre d'un transporteur aérien, il convient de prendre des mesures appropriées en vue d'aider ce transporteur aérien à remédier aux manquements qui ont donné lieu à cette interdiction.

8) Dans des cas exceptionnels, les États membres devraient être autorisés à prendre des mesures unilatérales. En cas d'urgence, et lorsqu'ils se trouvent face à un problème de sécurité imprévu, les États membres devraient avoir la possibilité de prononcer immédiatement une interdiction d'exploitation concernant leur propre territoire. En outre, si la Commission a décidé de ne pas inclure un transporteur aérien sur la liste communautaire, les États membres devraient également être à même de prononcer ou de maintenir une interdiction d'exploitation en raison d'un problème de sécurité qui ne se pose pas dans les autres États membres. Les États membres devraient faire un usage restrictif de ces possibilités en tenant compte de l'intérêt communautaire et en vue de présenter une démarche commune en matière de sécurité aérienne. Cela devrait être sans préjudice de l'article 8 du règlement (CEE) no 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile [3], et de l'article 10 du règlement (CE) no 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne [4].

(9) Il convient d'assurer une publicité efficace des informations relatives à la sécurité des transporteurs aériens, par exemple en recourant à l'internet.

(10) Pour que la concurrence dans le secteur du transport aérien soit aussi bénéfique que possible pour les entreprises et les passagers, il importe que les consommateurs reçoivent les informations nécessaires pour pouvoir faire leur choix en connaissance de cause.

(11) L'identité du ou des transporteurs aériens assurant effectivement le vol constitue une information essentielle. Or, les consommateurs qui concluent un contrat de transport, lequel peut comprendre un vol aller et un vol retour, ne sont pas toujours informés de l'identité du transporteur ou des transporteurs aériens qui assurent effectivement le ou les vols concernés.

(12) La directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait [5], fait obligation de mettre certaines informations à la disposition des consommateurs, mais ces informations ne comprennent pas l'identité du transporteur aérien effectif.

(13) Le règlement (CEE) no 2299/89 du Conseil du 24 juillet 1989 instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation (SIR) [6] donne aux consommateurs qui réservent un vol par un système informatisé de réservation le droit d'être informé de l'identité du transporteur aérien effectif. Il existe cependant, même dans le transport aérien régulier, des pratiques telles que l'affrètement d'aéronef avec équipage ou le partage de codes sans réservation par SIR, par lesquelles le transporteur aérien qui a vendu le vol en son nom n'est pas celui qui l'effectue, mais sans que les passagers bénéficient actuellement du droit légal d'être informé de l'identité du transporteur aérien qui assure effectivement le service.

(14) Ces pratiques augmentent la flexibilité et permettent d'assurer un meilleur service aux passagers. En outre, certains changements de dernière minute, en particulier pour des motifs techniques, sont inévitables et contribuent à la sécurité des transports aériens. Cette flexibilité devrait toutefois avoir son pendant dans la vérification que les compagnies assurant effectivement les vols satisfont aux exigences de sécurité et dans la transparence à l'égard du consommateur afin de garantir à ce dernier le droit de choisir en connaissance de cause. Il convient de rechercher un juste équilibre entre la viabilité commerciale des transporteurs aériens et l'accès des passagers à l'information.

(15) Les transporteurs aériens devraient appliquer une politique de transparence envers les passagers en ce qui concerne les informations liées à la sécurité. La publication de ces informations devrait contribuer à la sensibilisation des passagers quant à la fiabilité des transporteurs aériens en termes de sécurité.

(16) Il incombe aux transporteurs aériens de signaler aux autorités nationales chargées de la sécurité aérienne tout manquement en matière de sécurité et d'y remédier sans délai. Le personnel de bord et le personnel au sol doivent prendre les mesures qui s'imposent s'ils constatent des manquements en matière de sécurité. Il serait contraire aux intérêts de la sécurité aérienne que le personnel soit sanctionné pour avoir agi dans ce sens, comme il ressort de l'article 8, paragraphe 4, de la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile [7].

(17) Outre les situations couvertes par le règlement (CE) no 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol [8], les passagers devraient se voir offrir le droit d'être remboursés ou d'obtenir un réacheminement dans certaines autres situations spécifiques relevant du présent règlement, s'il existe un lien suffisamment étroit avec la Communauté.

(18) Outre les règles énoncées dans le présent règlement, les incidences des changements

apportés à l'identité du transporteur effectif pour ce qui concerne l'exécution du contrat de transport devraient être régies par le droit contractuel des États membres et par le droit communautaire applicable, en particulier la directive 90/314/CEE et la directive 93/13/CEE du Conseil du 5 avril 1993 concernant les clauses abusives dans les contrats conclus avec les consommateurs [9].

(19) Le présent règlement fait partie d'un processus législatif visant à établir une démarche efficace et cohérente en vue de renforcer la sécurité aérienne dans la Communauté, domaine dans lequel l'Agence européenne de la sécurité aérienne joue un rôle important. Moyennant un élargissement des compétences de cette agence, par exemple à l'égard des aéronefs de pays tiers, le rôle de celle-ci dans le cadre du présent règlement pourrait être encore renforcé. Il convient d'accorder une attention particulière à l'amélioration qualitative et quantitative des inspections de sécurité des aéronefs ainsi qu'à l'harmonisation de ces inspections.

(20) Lorsqu'un risque pour la sécurité n'a pas été réglé de manière satisfaisante par les États membres concernés, la Commission devrait avoir la possibilité d'adopter des mesures immédiates à titre provisoire. En pareil cas, le comité assistant la Commission dans les tâches lui incombant en vertu du présent règlement devrait agir conformément à la procédure consultative prévue à l'article 3 de la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission [10].

(21) Dans tous les autres cas, le comité assistant la Commission dans les tâches lui incombant en vertu du présent règlement devrait agir conformément à la procédure de réglementation prévue à l'article 5 de la décision 1999/468/CE.

(22) Il convient, dans un souci de sécurité juridique, d'abroger l'article 9 de la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires [11] car à défaut, le rapport entre le présent règlement et cet article serait peu évident.

(23) Les États membres devraient établir des règles concernant les sanctions applicables en cas de violation des dispositions du chapitre III du présent règlement et veiller à ce que ces sanctions soient appliquées. Les sanctions, qui peuvent être de nature civile ou administrative, devraient être efficaces, proportionnées et dissuasives.

(24) La Commission devrait analyser l'application du présent règlement et, après une période suffisamment longue, faire rapport sur l'efficacité de ses dispositions.

(25) Toute autorité de l'aviation civile compétente dans la Communauté peut décider que les transporteurs aériens, y compris ceux qui n'opèrent pas sur le territoire des États membres auquel le traité s'applique, peuvent lui demander de les soumettre à des contrôles systématiques dans le but de vérifier s'ils tendent à respecter les normes de sécurité applicables.

(26) Le présent règlement ne devrait pas faire obstacle à ce que les États membres introduisent, au niveau national, un système de label de qualité pour les transporteurs aériens, dont les critères pourraient comprendre des considérations autres que des exigences minimales en matière de sécurité, conformément au droit communautaire.

(27) Un régime prévoyant une coopération accrue concernant l'utilisation de l'aéroport de Gibraltar a été adopté à Londres, le 2 décembre 1987, par le Royaume d'Espagne et le

Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord dans une déclaration conjointe des ministres des affaires étrangères des deux pays. Ce régime n'est toutefois pas encore mis en application,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet

1. Le présent règlement établit les règles visant:

a) l'établissement et la publication d'une liste communautaire, fondée sur des critères communs, des transporteurs aériens qui, pour des motifs de sécurité, font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté,

et

b) l'information des passagers du transport aérien quant à l'identité du transporteur aérien assurant les vols qu'ils empruntent.

2. L'application du présent règlement à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord au sujet du différend relatif à la souveraineté sur le territoire où cet aéroport est situé.

3. L'application du présent règlement à l'aéroport de Gibraltar est suspendue jusqu'à ce que soit mis en application le régime prévu dans la déclaration conjointe faite le 2 décembre 1987 par les ministres des affaires étrangères du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord. Les gouvernements du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord informeront le Conseil de la date de cette mise en application.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

a) "transporteur aérien": une entreprise de transport aérien, possédant une licence d'exploitation en cours de validité ou son équivalent;

b) "contrat de transport": un contrat de transport aérien ou un contrat comprenant des services de transport aérien, y compris lorsque le transport est composé de deux vols ou plus assurés par le même transporteur aérien ou par des transporteurs aériens différents;

c) "contractant du transport aérien": le transporteur qui conclut un contrat de transport avec un

passager ou, si le contrat comprend un forfait, l'organisateur de voyages. Tout vendeur de billets est également réputé être un contractant du transport aérien;

d) "vendeur de billets": un vendeur de billets d'avion qui sert d'intermédiaire dans la conclusion d'un contrat de transport par un passager, que ce soit dans le cadre d'un vol sec ou dans celui d'un voyage à forfait, autre qu'un transporteur aérien ou un organisateur de voyages;

e) "transporteur aérien effectif": un transporteur aérien qui assure ou a l'intention d'assurer un vol dans le cadre d'un contrat de transport conclu avec un passager, ou au nom d'une autre personne, morale ou physique, qui a conclu un contrat de transport avec ce passager;

f) "autorisation d'exploitation ou permis technique": tout acte législatif ou administratif d'un État membre, qui prévoit qu'un transporteur aérien peut exploiter des services aériens à destination ou au départ de ses aéroports, opérer dans son espace aérien ou exercer des droits de trafic;

g) "interdiction d'exploitation": le refus, la suspension, la révocation ou la limitation, pour des motifs de sécurité, de l'autorisation d'exploitation ou du permis technique d'un transporteur aérien, ou toute mesure de sécurité équivalente visant un transporteur aérien qui ne dispose pas de droits de trafic dans la Communauté mais dont les aéronefs pourraient néanmoins être exploités dans la Communauté dans le cadre d'un contrat d'affrètement;

h) "forfait": les services définis à l'article 2, point 1, de la directive 90/314/CEE;

i) "réservation": le fait pour un passager d'être en possession d'un billet ou d'une autre preuve indiquant que la réservation a été acceptée et enregistrée par le contractant du transport aérien;

j) "normes de sécurité applicables": les normes internationales de sécurité figurant dans la convention de Chicago et dans ses annexes ainsi que, le cas échéant, celles énoncées dans la législation communautaire pertinente.

CHAPITRE II

LISTE COMMUNAUTAIRE

Article 3

Établissement de la liste communautaire

1. En vue de renforcer la sécurité aérienne, il est établi une liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté (ci-après dénommée la "liste communautaire"). Chaque État membre applique, sur son territoire, les interdictions d'exploitation figurant sur la liste communautaire au regard des transporteurs aériens qui font l'objet de ces interdictions.

2. Les critères communs, fondés sur les normes de sécurité applicables, qu'il convient de retenir pour prononcer une interdiction d'exploitation à l'encontre d'un transporteur aérien sont définis dans l'annexe (et sont ci-après dénommés les "critères communs"). La Commission peut modifier l'annexe, notamment pour tenir compte des développements scientifiques et techniques, conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 3.

3. Aux fins de l'établissement de la liste communautaire pour la première fois, chaque État membre communique à la Commission, au plus tard le ... février 2006, l'identité des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation sur son territoire ainsi que les raisons qui ont conduit au prononcé de cette interdiction, et toute autre information pertinente. La Commission informe les autres États membres de ces interdictions d'exploitation.

4. Dans un délai d'un mois suivant la réception des informations communiquées par les États membres, la Commission décide, sur la base des critères communs, de la question de savoir si les transporteurs aériens concernés doivent faire l'objet d'une interdiction d'exploitation et établit la liste communautaire des transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation, conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 3.

Article 4

Mise à jour de la liste communautaire

1. La liste communautaire est mise à jour:

a) pour prononcer une interdiction d'exploitation à l'encontre d'un transporteur aérien et inscrire ce transporteur aérien sur la liste communautaire, sur la base des critères communs;

b) pour rayer un transporteur aérien de la liste communautaire s'il a été remédié aux manquements en matière de sécurité qui ont donné lieu à l'inscription du transporteur aérien sur la liste communautaire et s'il n'existe aucune autre raison, sur la base des critères communs, de maintenir ce transporteur aérien sur la liste communautaire;

c) pour modifier les conditions d'une interdiction d'exploitation prononcée à l'encontre d'un transporteur aérien qui figure sur la liste communautaire.

2. La Commission, de sa propre initiative ou à la demande d'un État membre, décide de mettre à jour la liste communautaire dès que cela s'impose en application du paragraphe 1, conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 3, et sur la base des critères communs. Tous les trois mois au moins, la Commission vérifie s'il y a lieu de mettre à jour la liste communautaire.

3. Chaque État membre et l'Agence européenne de la sécurité aérienne communiquent à la Commission toute information qui peut être utile dans le contexte de la mise à jour de la liste communautaire. La Commission communique toute information pertinente aux autres États membres.

Article 5

Mesures provisoires concernant la mise à jour de la liste communautaire

1. S'il apparaît clairement que la poursuite des activités d'un transporteur aérien dans la Communauté est de nature à présenter un risque grave pour la sécurité et que ce risque n'a pas été écarté de manière satisfaisante au travers de mesures d'urgence prises par les États membres concernés conformément à l'article 6, paragraphe 1, la Commission peut provisoirement arrêter les mesures visées à l'article 4, paragraphe 1, point a) ou c), conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 2.

2. Dès que possible et au plus tard dans un délai de dix jours ouvrables, la Commission saisit le comité visé à l'article 15, paragraphe 1, de cette question et décide de confirmer, modifier, révoquer ou étendre la mesure qu'elle a arrêtée en vertu du paragraphe 1 du présent article, conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 3.

Article 6

Mesures exceptionnelles

1. En cas d'urgence, le présent règlement ne fait pas obstacle à ce qu'un État membre traite un problème de sécurité imprévu en prononçant une interdiction d'exploitation immédiate concernant son propre territoire, en tenant compte des critères communs.

2. Une décision de la Commission de ne pas inscrire un transporteur aérien sur la liste communautaire conformément à la procédure visée à l'article 3, paragraphe 4, ou à l'article 4, paragraphe 2, ne fait pas obstacle à ce qu'un État membre prononce ou maintienne une interdiction d'exploitation à l'encontre du transporteur aérien concerné en raison d'un problème de sécurité touchant spécifiquement cet État membre.

3. Dans les cas visés aux paragraphes 1 et 2, l'État membre concerné informe immédiatement la Commission, laquelle informe les autres États membres. Dans le cas visé au paragraphe 1, l'État membre concerné soumet sans délai à la Commission une demande de mise à jour de la liste communautaire, conformément à l'article 4, paragraphe 2.

Article 7

Droits de la défense

Lorsqu'elle arrête une décision ainsi que le prévoit l'article 3, paragraphe 4, l'article 4, paragraphe 2, et l'article 5, la Commission veille à ce que le transporteur aérien concerné se voie donner la possibilité d'être entendu, compte tenu de la nécessité, dans certains cas, de recourir à une procédure d'urgence.

Article 8

Mesures d'exécution

1. La Commission arrête s'il y a lieu, conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 3, des mesures d'exécution afin de définir les modalités des procédures visées au présent chapitre.

2. En arrêtant ces mesures, la Commission tient dûment compte de la nécessité de prendre des décisions rapides concernant la mise à jour de la liste communautaire et prévoit la possibilité, s'il y a lieu, d'une procédure d'urgence.

Article 9

Publication

1. La liste communautaire et toute modification qui y est apportée sont publiées sans délai au Journal officiel de l'Union européenne.

2. La Commission et les États membres prennent les mesures nécessaires pour faciliter l'accès du public à la liste communautaire, dans sa version la plus récente, notamment par le biais de l'internet.

3. Les contractants du transport aérien, les autorités nationales de l'aviation civile, l'Agence européenne de la sécurité aérienne et les aéroports situés sur le territoire des États membres portent la liste communautaire à l'attention des passagers, sur leur site Internet et, s'il y a lieu, dans leurs locaux.

CHAPITRE III

INFORMATION DES PASSAGERS

Article 10

Champ d'application

1. Les dispositions du présent chapitre s'appliquent au transport aérien de passagers lorsque le vol fait partie d'un contrat de transport et que le transport a commencé dans la Communauté, et que

a) le vol est au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre auquel le traité s'applique,

ou

b) le vol est au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers et à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre auquel le traité s'applique,

ou

c) le vol est au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers et à destination d'un tel aéroport.

2. Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux vols tant réguliers que non réguliers, et aux vols faisant partie d'un voyage à forfait ou non.

3. Les dispositions du présent chapitre ne portent pas atteinte aux droits des passagers en vertu de la directive 90/314/CEE et du règlement (CEE) no 2299/89.

Article 11

Informations sur l'identité du transporteur aérien effectif

1. Au moment de la réservation, le contractant du transport aérien informe le passager de l'identité du ou des transporteurs aériens effectifs, quel que soit le moyen utilisé pour effectuer la réservation.

2. Si l'identité du ou des transporteurs aériens effectifs n'est pas encore connue lors de la réservation, le contractant du transport aérien veille à ce que le passager soit informé du nom du ou des transporteurs aériens susceptibles d'assurer effectivement le ou les vols concernés. Dans ce cas, le contractant du transport aérien veille à ce que le passager soit informé de

l'identité du ou des transporteurs aériens effectifs dès que cette identité est établie.

3. En cas de changement du ou des transporteurs aériens effectifs intervenant après la réservation, le contractant du transport aérien prend immédiatement toutes les mesures appropriées pour que le passager soit informé du changement dans les meilleurs délais, et ce quelle que soit la raison du changement. En tout état de cause, les passagers sont informés au moment de l'enregistrement, ou au moment de l'embarquement lorsque la correspondance s'effectue sans enregistrement.

4. Le transporteur aérien ou l'organisateur de voyages, selon le cas, veille à ce que le contractant du transport aérien concerné soit informé de l'identité du ou des transporteurs aériens effectifs dès qu'elle est connue, en particulier lorsque cette identité a changé.

5. Si un vendeur de billets n'a pas été informé de l'identité du transporteur aérien effectif, il n'est pas tenu responsable du non-respect des obligations prévues dans le présent article.

6. L'obligation du contractant du transport aérien d'informer les passagers de l'identité du ou des transporteurs aériens effectifs est précisée dans les conditions générales de vente applicables au contrat de transport.

Article 12

Droit au remboursement ou au réacheminement

1. Le présent règlement n'affecte pas le droit au remboursement ou au réacheminement prévu dans le règlement (CE) no 261/2004.

2. Dans les cas où le règlement (CE) no 261/2004 ne s'applique pas, et où

a) le transporteur aérien effectif notifié au passager a été inscrit sur la liste communautaire et fait l'objet d'une interdiction d'exploitation qui a conduit à l'annulation du vol concerné ou qui aurait conduit à cette annulation si le vol concerné avait été assuré dans la Communauté,

ou

b) le transporteur aérien effectif notifié au passager a été remplacé par un autre transporteur aérien effectif qui a été inscrit sur la liste communautaire et fait l'objet d'une interdiction d'exploitation qui a conduit à l'annulation du vol concerné ou qui aurait conduit à cette annulation si le vol concerné avait été assuré dans la Communauté,

le contractant du transport aérien partie au contrat de transport offre au passager le droit au remboursement ou au réacheminement prévu à l'article 8 du règlement (CE) no 261/2004, pour autant que, lorsque le vol n'a pas été annulé, le passager ait choisi de ne pas prendre ce vol.

3. Le paragraphe 2 du présent article s'applique sans préjudice de l'article 13 du règlement (CE) no 261/2004.

Article 13

Sanctions

Les États membres veillent au respect des règles énoncées dans le présent chapitre et établissent des sanctions pour violation de ces règles. Les sanctions sont efficaces, proportionnées et dissuasives.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS FINALES

Article 14

Information et modification

Au plus tard le 16 janvier 2009, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'application du présent règlement. Le rapport est assorti, le cas échéant, de propositions de modification du présent règlement.

Article 15

Comité

1. La Commission est assistée par le comité visé à l'article 12 du règlement (CEE) no 3922/91 (ci-après dénommé le "comité").

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

4. La Commission peut consulter le comité sur toute autre question concernant l'application du présent règlement.

5. Le comité adopte son règlement intérieur.

Article 16

Abrogation

L'article 9 de la directive 2004/36/CE est abrogé.

Article 17

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

Les articles 10, 11 et 12 sont applicables à partir du 16 juillet 2006 et l'article 13 est

applicable à partir du 16 janvier 2007.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le 14 décembre 2005.

Par le Parlement européen

Le président

J. Borrell Fontelles

Par le Conseil

Le président

C. Clarke

[1] Avis du 28 septembre 2005 (non encore paru au Journal officiel).

[2] Avis du Parlement européen du 16 novembre 2005 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 5 décembre 2005.

[3] JO L 373 du 31.12.1991, p. 4. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) no 2871/2000 de la Commission (JO L 333 du 29.12.2000, p. 47).

[4] JO L 240 du 7.9.2002, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) no 1701/2003 de la Commission (JO L 243 du 27.9.2003, p. 5).

[5] JO L 158 du 23.6.1990, p. 59.

[6] JO L 220 du 29.7.1989, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) no 323/1999 (JO L 40 du 13.2.1999, p. 1).

[7] JO L 167 du 4.7.2003, p. 23.

[8] JO L 46 du 17.2.2004, p. 1.

[9] JO L 95 du 21.4.1993, p. 29.

[10] JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

[11] JO L 143 du 30.4.2004, p. 76.

ANNEXE

Critères communs retenus lors de l'examen d'une interdiction d'exploitation pour des motifs de sécurité au niveau communautaire

Les décisions d'agir au niveau communautaire sont prises au cas par cas. En fonction de chaque cas, un transporteur ou tous les transporteurs certifiés dans un même État pourraient faire l'objet d'une mesure au niveau communautaire.

Lors de l'examen de la question de savoir si un transporteur aérien doit faire l'objet d'une interdiction totale ou partielle, les éléments suivants sont pris en compte pour évaluer si le transporteur aérien satisfait aux normes de sécurité applicables:

1. Informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part d'un transporteur aérien:

- Rapports révélant de sérieux manquements en matière de sécurité, ou une incapacité persistante de la part du transporteur à remédier à des manquements décelés lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA et précédemment communiqués au transporteur.

- Graves manquements en matière de sécurité décelés dans le cadre des dispositions relatives à la collecte d'informations figurant à l'article 3 de la directive 2004/36/CE concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers.

- Interdiction d'exploitation prononcée à l'encontre d'un transporteur par un pays tiers en raison de manquements prouvés au regard des normes internationales de sécurité.

- Informations étayées relatives à un accident ou à un grave incident, révélant des manquements systémiques latents en matière de sécurité.

2. Lacune dans la capacité et/ou réticence d'un transporteur aérien à traiter des manquements en matière de sécurité, démontrée par:

- Un manque de transparence ou de communication adéquate et rapide de la part d'un transporteur à la suite d'une enquête menée par l'autorité de l'aviation civile d'un État membre concernant la sécurité de son exploitation.

- Le caractère inapproprié ou insuffisant du plan de mesures correctives présenté en réponse à un grave manquement décelé en matière de sécurité.

3. Lacune dans la capacité et/ou réticence des autorités chargées de la surveillance d'un transporteur aérien à traiter des manquements en matière de sécurité, démontrée par:

- Un manque de coopération avec l'autorité de l'aviation civile d'un État membre, de la part des autorités compétentes d'un autre État, lorsque des craintes quant à la sécurité de l'exploitation d'un transporteur licencié ou certifié dans cet État ont été émises.

- Une capacité insuffisante des autorités compétentes en matière de surveillance réglementaire du transporteur à mettre en œuvre et à faire respecter les normes de sécurité applicables. Il est tout particulièrement tenu compte des éléments suivants:

- a) les audits et plans de mesures correctives s'y rapportant, mis en place dans le cadre du programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité de l'OACI ou en vertu de toute législation communautaire applicable;

b) la question de savoir si l'autorisation d'exploitation ou le permis technique d'un transporteur relevant de la surveillance de l'État concerné ont précédemment été refusés ou annulés par un autre État;

c) le certificat de l'opérateur aérien n'a pas été délivré par l'autorité compétente de l'État dans lequel le transporteur exerce son activité à titre principal.

- Une capacité insuffisante des autorités compétentes de l'État dans lequel l'aéronef utilisé par le transporteur aérien est enregistré à procéder à la surveillance de l'aéronef utilisé par le transporteur conformément aux obligations lui incombant en vertu de la convention de Chicago.

**Règlement (CE) n o 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006
concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite
lorsqu'elles font des voyages aériens**

Règlement (CE) no 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil

du 5 juillet 2006

concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite
lorsqu'elles font des voyages aériens

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen [1],

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité [2],

considérant ce qui suit:

(1) Le marché unique des services de transport aérien devrait bénéficier à l'ensemble des citoyens. Par conséquent, les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, que cette réduction résulte d'un handicap, de l'âge ou de tout autre facteur, devraient avoir des possibilités d'emprunter les transports aériens comparables à celles dont disposent les autres citoyens. Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite ont les mêmes droits que tous les autres citoyens à la libre circulation, à la liberté de choix et à la non-discrimination. Cela s'applique au transport aérien comme aux autres domaines de la vie.

(2) Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite devraient, par conséquent, avoir accès au transport et ne devraient pas se voir refuser un transport en raison de leur handicap ou de leur manque de mobilité, sauf pour des motifs de sécurité justifiés et imposés par le droit. Avant d'enregistrer des réservations de personnes handicapées ou de personnes à mobilité réduite, les transporteurs aériens, leurs agents et les organisateurs de voyages devraient s'efforcer, dans la mesure du raisonnable, de vérifier s'il existe un motif de sécurité justifié qui empêcherait lesdites personnes d'être embarquées sur les vols concernés.

(3) Le présent règlement ne devrait pas porter atteinte aux autres droits des passagers établis par la législation communautaire, et notamment par la directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait [3] et le

règlement (CE) no 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol [4]. Dans le cas où un même événement donnerait naissance au même droit à remboursement ou à nouvelle réservation en vertu d'un de ces actes législatifs et du présent règlement, la personne concernée ne devrait être admise à exercer ce droit qu'une seule fois, selon son choix.

(4) Afin de donner aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite des possibilités de voyages aériens comparables à celles dont disposent les autres citoyens, il convient de leur fournir une assistance adaptée à leurs besoins spécifiques, aussi bien dans les aéroports qu'à bord des aéronefs, à l'aide du personnel et des équipements nécessaires. Dans l'intérêt de l'inclusion sociale, cette assistance devrait être fournie sans frais supplémentaire pour les personnes concernées.

(5) L'assistance dispensée dans les aéroports situés sur le territoire d'un État membre auquel le traité s'applique devrait notamment permettre aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite de se rendre d'un point désigné d'arrivée à un aéroport à un aéronef et de cet aéronef à un point désigné de départ de l'aéroport, embarquement et débarquement compris. Ces points devraient être désignés au moins aux entrées principales des bâtiments du terminal, dans les zones des comptoirs d'enregistrement, les gares ferroviaires (grandes lignes et rail léger), les stations de métro et de bus, les stations de taxis et les autres points de débarquement ainsi que dans les parcs de stationnement de l'aéroport. L'assistance devrait être organisée de manière à éviter les interruptions et retards, tout en garantissant le respect de normes élevées et équivalentes dans l'ensemble de la Communauté et en faisant le meilleur usage des ressources, quel que soit l'aéroport ou le transporteur aérien concerné.

(6) Afin d'atteindre ces objectifs, la fourniture d'une assistance de grande qualité dans les aéroports devrait être de la responsabilité d'un organisme central. Étant donné que les entités gestionnaires d'aéroports jouent un rôle central dans la fourniture de services dans leurs aéroports, c'est à elles que cette responsabilité globale devrait être confiée.

(7) Les entités gestionnaires d'aéroports peuvent fournir elles-mêmes l'assistance aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite. D'un autre côté, eu égard au rôle positif joué dans le passé par certains opérateurs et transporteurs aériens, les entités gestionnaires peuvent passer avec des tiers un contrat pour la fourniture de cette assistance, sans préjudice de l'application d'autres dispositions pertinentes du droit communautaire, y compris celles relatives aux marchés publics.

(8) L'assistance devrait être financée de manière à en répartir la charge équitablement entre tous les passagers qui utilisent un aéroport et de manière à éviter de décourager le transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite. Une redevance perçue sur chaque transporteur aérien qui utilise un aéroport, proportionnelle au nombre de passagers qu'il transporte au départ ou à destination de celui-ci, semble être le mode de financement le plus efficace.

(9) Afin de s'assurer, en particulier, que les redevances facturées au transporteur aérien sont proportionnées à l'assistance fournie aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite et qu'elles ne servent pas à financer des activités de l'entité gestionnaire autres que celles liées à la fourniture de ladite assistance, il convient que la fixation et l'application des redevances se fassent en pleine transparence. La directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre

1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté [5], et notamment ses dispositions sur la séparation des comptes, devrait donc s'appliquer, sauf disposition contraire du présent règlement.

(10) Lorsqu'ils organisent la fourniture d'assistance aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite, et la formation de leur personnel, les aéroports et les transporteurs aériens devraient tenir compte du document no 30 de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), partie I, section 5, et ses annexes y relatives, notamment le code de bonne conduite sur les services d'assistance en escale pour les personnes à mobilité réduite, figurant à son annexe J au moment de l'adoption du présent règlement.

11) Lorsqu'elles décident de la conception de nouveaux aéroports et terminaux, ainsi que dans le cadre de réaménagements importants, les entités gestionnaires d'aéroports devraient tenir compte, autant qu'il est possible, des besoins des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite. Il convient de même que les transporteurs aériens prennent ces besoins en compte, autant qu'il est possible, lorsqu'ils décident de la conception d'un nouvel aéronef et du réaménagement d'un aéronef.

(12) La directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données [6] devrait être strictement appliquée afin de garantir que la vie privée des personnes handicapées et à mobilité réduite est respectée et que les informations requises servent uniquement à remplir les obligations d'assistance établies par le présent règlement et ne sont pas utilisées au détriment des passagers faisant appel à ce service.

(13) Toute information essentielle communiquée aux passagers aériens devrait être fournie sous d'autres formes accessibles aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite et devrait l'être au moins dans les mêmes langues que l'information mise à la disposition des autres passagers.

(14) Si un fauteuil roulant ou d'autres équipements de mobilité et d'assistance sont perdus ou endommagés durant leur maniement à l'aéroport ou leur transport à bord de l'aéronef, le passager auquel l'équipement appartient devrait être indemnisé, conformément aux règles du droit international, communautaire et national.

(15) Les États membres devraient superviser l'application du présent règlement, contrôler son application et désigner un organisme approprié chargé de le faire appliquer. Cette supervision ne porte pas atteinte aux droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite de demander réparation auprès des tribunaux conformément au droit national.

(16) Il importe qu'une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite qui estime que le présent règlement a été enfreint puisse porter la question à l'attention de l'entité gestionnaire de l'aéroport ou à celle du transporteur aérien concerné, selon le cas. Si elle n'obtient pas satisfaction de cette manière, elle devrait avoir la possibilité de porter plainte auprès de l'organisme ou des organismes désignés à cet effet par l'État membre concerné.

(17) Les plaintes relatives à l'assistance fournie dans un aéroport devraient être adressées à l'organisme ou aux organismes désignés, en vue de l'application du présent règlement, par l'État membre sur le territoire duquel l'aéroport est situé. Les plaintes relatives à l'assistance fournie par un transporteur aérien devraient être adressées à l'organisme ou aux organismes

désignés, en vue de l'application du présent règlement, par l'État membre qui a délivré la licence d'exploitation au transporteur aérien.

(18) Les États membres devraient établir les sanctions applicables aux infractions au présent règlement et en assurer l'application. Ces sanctions, qui pourraient comprendre l'obligation de verser une indemnité à la personne concernée, devraient être efficaces, proportionnées et dissuasives.

(19) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir garantir des niveaux élevés et équivalents de protection et d'assistance dans tous les États membres et assurer que les agents économiques opèrent dans des conditions harmonisées à l'intérieur d'un marché unique, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison des dimensions ou des effets de l'action, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(20) Le présent règlement respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus, en particulier, par la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.

(21) Par une déclaration conjointe de leur ministre des affaires étrangères, faite à Londres le 2 décembre 1987, le Royaume d'Espagne et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord sont convenus de certains arrangements pour une meilleure coopération dans l'utilisation de l'aéroport de Gibraltar. Lesdits arrangements attendent encore d'être mis en application,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement établit des règles relatives à la protection et à l'assistance en faveur des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite qui font des voyages aériens, afin de les protéger contre la discrimination et de garantir qu'elles reçoivent une assistance.
2. Les dispositions du présent règlement s'appliquent aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite qui recourent à des services commerciaux de transport aérien de passagers, ou ont l'intention de le faire, au départ, à l'arrivée ou en transit dans un aéroport, lorsque celui-ci est situé sur le territoire d'un État membre auquel le traité s'applique.
3. Les articles 3, 4 et 10 s'appliquent aussi aux passagers qui quittent un aéroport situé dans un pays tiers à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre auquel le traité s'applique, si le transporteur aérien effectif est un transporteur aérien communautaire.
4. Le présent règlement ne porte pas atteinte aux droits des passagers établis par la directive 90/314/CEE et en vertu du règlement (CE) no 261/2004.
5. Dans la mesure où les dispositions du présent règlement sont contraires à celles de la directive 96/67/CE, le présent règlement prime.

6. L'application du présent règlement à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord au sujet de leur différend relatif à la souveraineté sur le territoire où cet aéroport est situé.

7. L'application du présent règlement à l'aéroport de Gibraltar est suspendue jusqu'à ce que soient mis en application les arrangements prévus dans la déclaration conjointe faite, le 2 décembre 1987, par les ministres des affaires étrangères d'Espagne et du Royaume-Uni. Les gouvernements d'Espagne et du Royaume-Uni informent le Conseil de la date de cette mise en application.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

a) "personne handicapée" ou "personne à mobilité réduite": toute personne dont la mobilité est réduite, lors de l'usage d'un moyen de transport, en raison de tout handicap physique (sensoriel ou

moteur, permanent ou temporaire) ou de tout handicap ou déficience intellectuels, ou de toute autre cause de handicap, ou de l'âge, et dont la situation requiert une attention appropriée et l'adaptation à ses besoins particuliers du service mis à la disposition de tous les passagers;

b) "transporteur aérien": une entreprise de transport aérien possédant une licence d'exploitation en cours de validité;

c) "transporteur aérien effectif": un transporteur aérien qui réalise ou a l'intention de réaliser un vol dans le cadre d'un contrat conclu avec un passager ou au nom d'une autre personne, morale ou physique, qui a conclu un contrat avec ce passager;

d) "transporteur aérien communautaire": un transporteur aérien détenteur d'une licence d'exploitation en cours de validité, octroyée par un État membre conformément au règlement (CEE) no 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens [7];

e) "organisateur de voyages": à l'exclusion d'un transporteur aérien, un organisateur ou un détaillant au sens de l'article 2, points 2) et 3), de la directive 90/314/CEE;

f) "entité gestionnaire de l'aéroport" ou "entité gestionnaire": une entité qui tient de la législation nationale notamment la mission d'administration et de gestion des infrastructures aéroportuaires ainsi que de coordination et de contrôle des activités des différents opérateurs présents dans l'aéroport ou le système aéroportuaire;

g) "usager d'un aéroport": toute personne physique ou morale responsable du transport par voie aérienne de passagers, au départ ou à destination de l'aéroport considéré;

h) "comité des usagers de l'aéroport": un comité composé des représentants des usagers de l'aéroport ou des organisations représentatives de ces usagers;

i) "réservation": le fait pour un passager d'être en possession d'un billet, ou d'une autre preuve, indiquant que la réservation a été acceptée et enregistrée par le transporteur aérien ou l'organisateur de voyages;

j) "aéroport": tout terrain spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs, y compris les installations annexes que ces opérations peuvent comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs, y compris les installations nécessaires pour assister les services commerciaux de transport aérien;

k) "parc de stationnement de l'aéroport": un parc de stationnement pour véhicules automobiles situé dans le périmètre d'un aéroport ou sous le contrôle direct de l'entité gestionnaire d'un aéroport, qui sert directement aux passagers utilisant ledit aéroport;

l) "service commercial de transport aérien de passagers": un service de transport de passagers par voie aérienne, assuré par un transporteur aérien sur un vol régulier ou non régulier et proposé au grand public contre rétribution, qu'il s'agisse d'un transport seul ou d'un transport faisant partie d'un voyage à forfait.

Article 3

Interdiction de refuser le transport

Un transporteur aérien ou son agent ou un organisateur de voyages ne peut refuser, pour cause de handicap ou de mobilité réduite:

a) d'accepter une réservation pour un vol au départ ou à destination d'un aéroport auquel le présent règlement s'applique;

b) d'embarquer une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite dans un tel aéroport, si cette personne dispose d'un billet et d'une réservation valables.

Article 4

Déroptions, conditions spéciales et information

1. Nonobstant les dispositions de l'article 3, un transporteur aérien, son agent ou un organisateur de voyages peut, pour cause de handicap ou de mobilité réduite, refuser d'accepter une réservation pour une personne handicapée ou pour une personne à mobilité réduite ou refuser d'embarquer cette personne:

a) afin de respecter les exigences de sécurité applicables, qu'elles soient prévues par le droit international, communautaire ou national ou établies par l'autorité qui a délivré son certificat de transporteur aérien au transporteur aérien concerné;

b) si la taille de l'aéronef ou de ses portes rend physiquement impossible l'embarquement ou le transport de cette personne handicapée ou à mobilité réduite.

En cas de refus d'accepter une réservation pour les motifs mentionnés au premier alinéa, points a) ou b), le transporteur aérien, son agent ou l'organisateur de voyages s'efforce, dans les limites du raisonnable, de proposer une autre solution acceptable à la personne concernée.

Une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite, à laquelle l'embarquement est refusé sur la base de son handicap ou de sa mobilité réduite, et toute personne qui l'accompagne en application du paragraphe 2 du présent article bénéficient du droit au remboursement ou au réacheminement prévu à l'article 8 du règlement (CE) no 261/2004. Le droit à un vol retour ou à un réacheminement est subordonné à la réunion de toutes les conditions de sécurité.

2. Dans des conditions identiques à celles énoncées au paragraphe 1, premier alinéa, point a), un transporteur aérien ou son agent ou un organisateur de voyages peut exiger qu'une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite se fasse accompagner par une autre personne capable de lui fournir l'assistance qu'elle requiert.

3. Un transporteur aérien ou son agent met à disposition du public, sous des formes accessibles et au moins dans les mêmes langues que l'information mise à la disposition des autres passagers, les règles de sécurité qu'il applique au transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite, ainsi que les éventuelles restrictions à leur transport ou à celui de leurs équipements de mobilité en raison de la taille de l'aéronef. Un organisateur de voyages met à disposition ces règles de sécurité et restrictions concernant les vols inclus dans les voyages, vacances et circuits à forfait qu'il organise, vend ou offre à la vente.

4. Lorsqu'un transporteur aérien ou son agent ou un organisateur de voyages fait usage d'une dérogation prévue au paragraphe 1 ou 2, il informe immédiatement la personne handicapée ou la personne à mobilité réduite de ses motifs. Sur demande, le transporteur aérien, son agent ou l'organisateur de voyages communique ces motifs par écrit à la personne handicapée ou à la personne à mobilité réduite dans les cinq jours ouvrables qui suivent la demande.

Article 5

Désignation des points d'arrivée et de départ

1. En coopération avec les usagers de l'aéroport, par l'intermédiaire du comité des usagers de l'aéroport lorsqu'il en existe un, et avec les organisations appropriées représentant les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, l'entité gestionnaire de l'aéroport désigne, en tenant compte des spécificités locales, les points d'arrivée et de départ, situés dans le périmètre de l'aéroport ou à un point qu'elle contrôle directement, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des bâtiments du terminal, où les personnes handicapées ou les personnes à mobilité réduite peuvent aisément annoncer leur arrivée à l'aéroport et demander de l'assistance.

2. Les points d'arrivée et de départ visés au paragraphe 1 sont signalés clairement et donnent, sous des formes accessibles, les informations de base concernant l'aéroport.

Article 6

Transmission des informations

1. Les transporteurs aériens, leurs agents et les organisateurs de voyages prennent toutes les mesures nécessaires pour la réception, à tous leurs points de vente sur le territoire des États membres auquel le traité s'applique, y compris la vente par téléphone et par l'internet, des notifications de besoin d'assistance émanant des personnes handicapées ou des personnes à mobilité réduite.

2. Lorsqu'un transporteur aérien, son agent ou un organisateur de voyages reçoit une notification de besoin d'assistance au moins quarante-huit heures avant l'heure de départ publiée du vol, il communique les informations en question au moins trente-six heures avant l'heure de départ publiée du vol:

a) aux entités gestionnaires des aéroports de départ, d'arrivée et de transit; et

b) au transporteur aérien effectif, s'il n'y a pas eu de réservation effectuée auprès de ce transporteur, à moins que l'identité du transporteur aérien effectif ne soit pas connue au moment de la notification, auquel cas les informations sont communiquées dès que cela est faisable.

3. Dans tous les cas autres que ceux visés au paragraphe 2, le transporteur aérien, son agent ou l'organisateur de voyages communique les informations dès que possible.

4. Dès que possible après le départ du vol, le transporteur aérien effectif informe l'entité gestionnaire de l'aéroport de destination, s'il est situé sur le territoire d'un État membre auquel le traité s'applique, du nombre de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite sur ce vol qui ont besoin de l'assistance spécifiée à l'annexe I ainsi que de la nature de cette assistance.

Article 7

Droit à l'assistance dans les aéroports

1. Lorsqu'une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite arrive dans un aéroport pour un voyage aérien, il incombe à l'entité gestionnaire de l'aéroport de s'assurer que l'assistance spécifiée à l'annexe I est fournie, de telle manière que la personne soit en mesure de prendre le vol pour lequel elle possède une réservation, à condition que ses besoins particuliers en vue de cette assistance aient été notifiés au transporteur aérien ou à son agent ou à l'organisateur de voyages concerné au moins quarante-huit heures avant l'heure de départ publiée du vol. Cette notification couvre aussi un vol de retour, si le vol aller et le vol de retour ont été réservés auprès du même transporteur aérien.

2. Lorsque l'utilisation d'un chien d'assistance reconnu est requise, il est accédé à cette exigence à condition que notification en ait été faite au transporteur aérien ou à son agent ou à l'organisateur de voyages conformément aux règles nationales applicables au transport de chiens d'assistance à bord des aéronefs, lorsque de telles règles existent.

3. Si aucune notification n'a été effectuée conformément au paragraphe 1, l'entité gestionnaire fait tous les efforts possibles, dans les limites du raisonnable, pour fournir l'assistance spécifiée à l'annexe I de telle sorte que la personne concernée soit en mesure de prendre le vol pour lequel elle possède une réservation.

4. Les dispositions du paragraphe 1 s'appliquent, à condition que:

a) la personne se présente à l'enregistrement:

i) à l'heure spécifiée à l'avance et par écrit (y compris par voie électronique) par le transporteur aérien, son agent ou l'organisateur de voyages; ou

ii) si aucune heure n'a été spécifiée, au plus tard une heure avant l'heure de départ publiée; ou

b) la personne arrive à un point situé à l'intérieur du périmètre de l'aéroport et désigné conformément à l'article 5:

i) à l'heure spécifiée à l'avance et par écrit (y compris par voie électronique) par le transporteur aérien, son agent ou l'organisateur de voyages; ou

ii) si aucune heure n'a été spécifiée, au plus tard deux heures avant l'heure de départ publiée.

5. Lorsqu'une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite transite par un aéroport auquel le présent règlement s'applique ou est transférée par un transporteur aérien ou un organisateur de voyages du vol pour lequel elle possède une réservation vers un autre vol, il incombe à l'entité gestionnaire de s'assurer que l'assistance spécifiée à l'annexe I est fournie, de telle manière que la personne soit en mesure de prendre le vol pour lequel elle possède une réservation.

6. Lorsqu'une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite arrive par voie aérienne dans un aéroport auquel le présent règlement s'applique, il incombe à l'entité gestionnaire de l'aéroport de s'assurer que l'assistance spécifiée à l'annexe I est fournie, de telle manière que cette personne soit en mesure d'atteindre le point de départ de l'aéroport, au sens de l'article 5.

7. L'assistance fournie est, dans la mesure du possible, conforme aux besoins particuliers du passager concerné.

Article 8

Responsabilité de l'assistance dans les aéroports

1. Il incombe à l'entité gestionnaire d'un aéroport de s'assurer que l'assistance spécifiée à l'annexe I est fournie sans majoration de prix aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite.

2. L'entité gestionnaire peut fournir cette assistance elle-même. Tout en conservant sa responsabilité, et à condition de satisfaire en permanence aux normes de qualité visées à l'article 9, paragraphe 1, elle peut aussi conclure un contrat avec un ou plusieurs tiers pour fournir l'assistance. En coopération avec les usagers de l'aéroport, par l'intermédiaire du comité des usagers de l'aéroport, lorsqu'il en existe un, l'entité gestionnaire peut conclure un ou plusieurs contrats de ce type de sa propre initiative ou sur demande, notamment sur demande d'un transporteur aérien, et en tenant compte des services existant dans l'aéroport concerné. Au cas où elle rejette une telle demande, l'entité gestionnaire fournit une justification écrite.

3. L'entité gestionnaire d'un aéroport peut, pour financer cette assistance, percevoir, sur une base non discriminatoire, une redevance spécifique auprès des usagers de l'aéroport.

4. Cette redevance spécifique doit être raisonnable, être calculée en fonction des coûts, être transparente et être établie par l'entité gestionnaire de l'aéroport en coopération avec les usagers de l'aéroport, par l'intermédiaire du comité des usagers de l'aéroport s'il en existe un ou de toute autre entité appropriée. Elle doit être répartie entre les usagers de l'aéroport en

proportion du nombre total de tous les passagers que chacun d'eux transporte au départ et à destination de cet aéroport.

5. L'entité gestionnaire d'un aéroport tient une comptabilité séparée pour ses activités relatives à l'assistance fournie aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite et pour ses autres activités, conformément aux pratiques commerciales courantes.

6. L'entité gestionnaire d'un aéroport met à la disposition des usagers de l'aéroport, par l'intermédiaire du comité des usagers de l'aéroport lorsqu'il en existe un ou de toute autre entité appropriée, ainsi que du ou des organismes chargés de l'application du présent règlement visés à l'article 14, un relevé annuel vérifié des redevances perçues et des frais engagés en ce qui concerne l'assistance fournie aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite.

Article 9

Normes de qualité pour l'assistance

1. À l'exception des aéroports dont le trafic annuel est inférieur à 150000 mouvements de passagers commerciaux, l'entité gestionnaire fixe des normes de qualité pour l'assistance spécifiée à l'annexe I et détermine les besoins en ressources pour les atteindre, en coopération avec les usagers de l'aéroport, par l'intermédiaire du comité des usagers de l'aéroport lorsqu'il en existe un, et les organisations représentant les passagers handicapés et les passagers à mobilité réduite.

2. Lors de l'établissement de ces normes, il est pleinement tenu compte des politiques et codes de conduite internationalement reconnus en ce qui concerne la facilitation du transport de personnes handicapées ou de personnes à mobilité réduite, notamment du code de bonne conduite de la CEAC sur les services d'assistance en escale pour les personnes à mobilité réduite.

3. L'entité gestionnaire d'un aéroport publie ses normes de qualité.

4. Un transporteur aérien et l'entité gestionnaire d'un aéroport peuvent convenir que, pour les passagers que le transporteur aérien transporte à destination et au départ de cet aéroport, l'entité gestionnaire fournira une assistance d'un niveau plus élevé que celui prévu dans les normes mentionnées au paragraphe 1, ou fournira des services supplémentaires par rapport à ceux spécifiés à l'annexe I.

5. Afin de financer l'une ou l'autre de ces mesures, l'entité gestionnaire peut percevoir, auprès du transporteur aérien concerné, une redevance s'ajoutant à celle mentionnée à l'article 8, paragraphe 3, et devant être transparente, calculée en fonction des coûts et établie après consultation du transporteur aérien concerné.

Article 10

Assistance de la part des transporteurs aériens

Un transporteur aérien fournit l'assistance spécifiée à l'annexe II sans majoration de prix à une personne handicapée ou à une personne à mobilité réduite qui part d'un aéroport auquel le présent règlement s'applique, qui arrive à un tel aéroport ou qui transite par un tel aéroport, à

condition que cette personne remplisse les conditions définies à l'article 7, paragraphes 1, 2 et 4.

Article 11

Formation

Les transporteurs aériens et les entités gestionnaires d'aéroport:

- a) s'assurent que l'ensemble de leur personnel, y compris le personnel de tout sous-traitant, qui fournit une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite, sait comment répondre aux besoins de ces personnes, en fonction de leur handicap ou de leur réduction de mobilité;
- b) fournissent à l'ensemble de leur personnel travaillant à l'aéroport en contact direct avec les voyageurs une formation de sensibilisation au handicap et sur l'égalité face au handicap;
- c) s'assurent que, à l'embauche, tous les nouveaux salariés assistent à une formation relative au handicap et que, en temps opportun, le personnel suit des sessions de rappel.

Article 12

Indemnisation pour perte ou dégradation de fauteuils roulants et autres équipements de mobilité et d'assistance

Lorsque des fauteuils roulants ou d'autres équipements de mobilité ou d'assistance sont perdus ou endommagés durant leur manipulation à l'aéroport ou leur transport à bord d'un aéronef, le passager auquel l'équipement appartient est indemnisé, conformément aux règles du droit international, communautaire et national.

Article 13

Irrecevabilité des dérogations

Les obligations envers les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite qui sont énoncées par le présent règlement ne peuvent être limitées ou levées.

Article 14

Organisme chargé de l'application du présent règlement et ses missions

1. Chaque État membre désigne un organisme ou des organismes chargés de l'application du présent règlement en ce qui concerne les vols au départ d'aéroports situés sur son territoire ainsi que les vols à destination de ces mêmes aéroports. Le cas échéant, cet organisme ou ces organismes prennent les mesures nécessaires au respect des droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, y compris en ce qui concerne le respect des normes de qualité visées à l'article 9, paragraphe 1. Les États membres informent la Commission de l'organisme ou des organismes qui ont été désignés.

2. Les États membres prévoient, s'il y a lieu, que l'organisme ou les organismes désignés en vertu du paragraphe 1 qui sont chargés de l'application du présent règlement s'assurent

également de la mise en œuvre satisfaisante de l'article 8, y compris en ce qui concerne les dispositions relatives aux redevances, de manière à éviter une concurrence déloyale. Ils peuvent également désigner un organisme spécifique à cet effet.

Article 15

Procédure relative aux plaintes

1. Une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite qui estime que le présent règlement a été enfreint peut porter la question à l'attention de l'entité gestionnaire de l'aéroport ou à celle du transporteur aérien concerné, selon le cas.
2. Si la personne handicapée ou la personne à mobilité réduite n'obtient pas satisfaction de cette manière, les plaintes peuvent être déposées auprès de l'organisme ou des organismes désignés en vertu de l'article 14, paragraphe 1, ou de tout autre organisme compétent désigné par un État membre, pour infraction présumée au présent règlement.
3. Un organisme d'un État membre qui reçoit une plainte sur une question qui relève de la compétence d'un organisme désigné d'un autre État membre transmet la plainte à l'organisme de cet autre État membre.
4. Les États membres prennent des mesures pour informer les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite de leurs droits en vertu du présent règlement et de la possibilité de déposer plainte auprès de cet organisme ou de ces organismes désignés.

Article 16

Sanctions

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations du présent règlement et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de ce régime. Les sanctions ainsi prévues doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission et lui notifient sans délai toute modification ultérieure éventuelle.

Article 17

Rapport

La Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le 1er janvier 2010, sur le fonctionnement et les effets du présent règlement. Le rapport est assorti, le cas échéant, de propositions législatives destinées à mettre en œuvre de manière plus détaillée les dispositions du présent règlement, ou à le réviser.

Article 18

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

Il est applicable à partir du 26 juillet 2008, à l'exception des articles 3 et 4, qui s'appliquent à partir du 26 juillet 2007.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le 5 juillet 2006.

Par le Parlement européen

Le président

J. Borrell Fontelles

Par le Conseil

La présidente

P. Lehtomäki

[1] JO C 24 du 31.1.2006, p. 12.

[2] Avis du Parlement européen du 15 décembre 2005 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 9 juin 2006.

[3] JO L 158 du 23.6.1990, p. 59.

[4] JO L 46 du 17.2.2004, p. 1.

[5] JO L 272 du 25.10.1996, p. 36. Directive modifiée par le règlement (CE) no 1882/2003 du Parlement européen et du Conseil (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).

[6] JO L 281 du 23.11.1995, p. 31. Directive modifiée par le règlement (CE) no 1882/2003.

[7] JO L 240 du 24.8.1992, p. 1.

ANNEXE I

Assistance sous la responsabilité des entités gestionnaires des aéroports

Assistance et arrangements nécessaires pour permettre aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite de:

- communiquer leur arrivée à un aéroport et leur demande d'assistance aux points désignés à l'intérieur et à l'extérieur des bâtiments du terminal au sens de l'article 5,
- se déplacer d'un point désigné jusqu'au comptoir d'enregistrement,
- procéder à leur enregistrement, ainsi qu'à celui de leurs bagages,

- se rendre du comptoir d'enregistrement jusqu'à l'aéronef, en s'acquittant des formalités d'émigration et douanières et des procédures de sûreté,
- embarquer à bord de l'aéronef, grâce à la mise à disposition d'ascenseurs, de fauteuils roulants ou de toute autre assistance requise, selon le cas,
- se rendre de la porte de l'aéronef jusqu'à leur siège,
- entreposer leurs bagages à bord de l'aéronef et les récupérer,
- se rendre de leur siège jusqu'à la porte de l'aéronef,
- débarquer de l'aéronef, grâce à la mise à disposition d'ascenseurs, de fauteuils roulants ou de toute autre assistance requise, selon le cas,
- se rendre de l'aéronef jusqu'au hall de livraison de bagages et récupérer leurs bagages, en accomplissant les formalités d'immigration et douanières,
- se rendre du hall de livraison de bagages jusqu'à un point désigné,
- obtenir leur correspondance s'ils sont en transit, avec une assistance à bord et au sol, ainsi qu'à l'intérieur des terminaux et entre eux, le cas échéant,
- se rendre aux toilettes sur demande.

Au cas où une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite est aidée par un accompagnateur, celui-ci est autorisé à fournir, sur demande, l'assistance nécessaire dans l'aéroport ainsi que pour l'embarquement et le débarquement.

Prise en charge au sol de tout l'équipement de mobilité nécessaire, y compris les fauteuils roulants électriques, moyennant un préavis de quarante-huit heures et sous réserve de l'existence d'un espace suffisant à bord de l'aéronef, et sans préjudice de l'application de la législation relative aux matières dangereuses.

Remplacement temporaire d'équipement de mobilité endommagé ou perdu, mais pas nécessairement à l'identique.

Prise en charge au sol de chiens d'assistance reconnus, le cas échéant.

Communication sous des formes accessibles des informations nécessaires pour prendre les vols.

ANNEXE II

Assistance de la part des transporteurs aériens

Transport de chiens d'assistance reconnus en cabine, sous réserve des réglementations nationales.

Transport, outre l'équipement médical, d'au maximum deux pièces d'équipement de mobilité par personne handicapée ou personne à mobilité réduite, y compris un fauteuil roulant électrique, moyennant un préavis de quarante-huit heures et sous réserve de l'existence d'un espace suffisant à bord de l'aéronef, et sans préjudice de l'application de la législation relative aux matières dangereuses.

Communication sous des formes accessibles des informations essentielles concernant un vol.

Mise en œuvre de tous les efforts possibles, dans les limites du raisonnable, pour attribuer les places de manière à répondre aux besoins des personnes handicapées ou des personnes à mobilité réduite, à leur demande et sous réserve des exigences de sécurité et de la disponibilité.

Assistance pour se rendre aux toilettes sur demande.

Si une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite est aidée par un accompagnateur, le transporteur aérien déploie tous les efforts possibles, dans les limites du raisonnable, pour attribuer à celui-ci un siège à côté de la personne handicapée ou de la personne à mobilité réduite.

Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant le règlement (CE) n° 261/2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, ainsi que le règlement (CE) n° 2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages /* COM/2013/0130 final - 2013/0072 (COD) *

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

1.1. Le cadre juridique actuel

Le règlement (CE) n° 261/2004[1] impose aux transporteurs aériens, en fonction des circonstances des perturbations pendant le voyage:

- de fournir aux passagers une assistance, en leur offrant par exemple des repas, des rafraîchissements, la possibilité d'effectuer des appels téléphoniques et un hébergement à l'hôtel;
- de proposer un réacheminement ou un remboursement;
- de payer une indemnisation forfaitaire à concurrence de 600 EUR par passager, selon la distance du vol; et
- d'informer les passagers de manière proactive de leurs droits.

Le transporteur aérien n'est pas tenu de payer d'indemnisation financière s'il peut prouver que l'annulation ou le retard est imputable à des circonstances extraordinaires, mais les obligations de prise en charge et d'assistance sont néanmoins maintenues dans ces situations.

Le règlement impose aussi aux États membres de mettre en place des organismes nationaux chargés de contrôler l'application du droit (ONA: organismes nationaux chargés de l'application) afin de garantir l'application correcte du règlement.

Les droits des passagers au titre du règlement ne devraient pas être confondus avec leurs droits au titre de la convention de Montréal: alors que la convention prévoit des dommages individualisés pour les voyageurs, évalués au cas par cas en fonction des circonstances individuelles du passager, le règlement (CE) n° 261/2004 fixe des droits normalisés (en ce qui concerne l'assistance et la prise en charge) applicables à tous les passagers, indépendamment des circonstances qui leur sont propres.

Aux termes de la convention de Montréal [intégrée dans le droit de l'UE par le règlement (CE) n° 2027/97[2]], les passagers ont droit à une indemnisation en cas d'erreur de manipulation de leurs bagages (à concurrence de 1 200 EUR environ), sauf si le transporteur aérien peut démontrer qu'il a pris toutes les mesures raisonnablement envisageables pour éviter le préjudice ou qu'il lui était impossible de prendre de telles mesures. Contrairement au règlement (CE) n° 261/2004, ni le règlement (CE) n° 2027/97 ni la convention de Montréal

n'exigent la création d'organismes de contrôle chargés d'assurer leur application correcte.

1.2. Évolution récente

Il arrive fréquemment que les transporteurs aériens ne respectent pas les droits dont les passagers peuvent se prévaloir en cas de refus d'embarquement, de retard important, d'annulation ou d'erreur de manipulation des bagages, notamment en vertu du règlement (CE) n° 261/2004 (ci-après le «règlement») et du règlement (CE) n° 2027/97.

Le rapport sur la citoyenneté de l'Union «Lever les obstacles à l'exercice des droits des citoyens de l'Union»[3], adopté par la Commission en octobre 2010, annonçait des mesures visant à garantir un ensemble de droits communs aux usagers de tous les modes de transport dans l'UE et à veiller de manière adéquate au respect de ces droits.

Le Livre blanc sur les transports adopté le 28 mars 2011 par la Commission mentionnait, parmi ses initiatives, la nécessité d'«élaborer une interprétation uniforme du droit européen sur les droits des

passagers et assurer l'harmonisation et l'effectivité de sa mise en œuvre pour garantir à la fois des conditions de concurrence égales pour les entreprises et une protection européenne normalisée pour les usagers»[4].

La communication de la Commission du 11 avril 2011[5] fait le point sur les divergences d'interprétation des dispositions du règlement (CE) n° 261/2004, dues à l'existence de zones d'ombre et de lacunes dans le texte actuel, et sur le manque de contrôle uniforme de son application dans tous les États membres. De plus, il est difficile pour les passagers de faire valoir leurs droits individuels.

Le 29 mars 2012, le Parlement européen (PE) a adopté une résolution[6] en réponse à la communication de la Commission précitée. Le PE estime qu'une application adéquate des règles existantes par les États membres et les transporteurs aériens, la mise en place de voies de recours suffisantes et simples et la fourniture d'informations précises aux passagers sur leurs droits devraient constituer les mesures prioritaires en vue de regagner leur confiance. Le PE constate avec regret que les organismes chargés de faire appliquer la réglementation ne garantissent pas toujours que les droits des passagers sont réellement respectés. En ce qui concerne le règlement (CE) n° 261/2004, le PE demande à la Commission de proposer des éclaircissements concernant les droits des passagers, et notamment la notion de «circonstances extraordinaires».

La législation de l'UE doit être parfaitement conforme à la Charte des droits fondamentaux. [7] Il découle plus particulièrement de l'article 38 qu'un niveau élevé de protection des consommateurs devrait être assuré dans toutes les politiques de l'Union. D'autres dispositions pertinentes concernent le droit à la protection des données à caractère personnel (article 8), l'interdiction de toute forme de discrimination et l'intégration des personnes handicapées (articles 21 et 26) ainsi que le droit à un recours effectif et à accéder à un tribunal impartial (article 47).

La jurisprudence a eu une incidence décisive sur l'interprétation du règlement. Dans l'arrêt C-344/04 IATA, la CJUE a confirmé l'entière compatibilité du règlement avec la convention de Montréal et la complémentarité de ces deux instruments juridiques. Dans l'affaire C-549/07 Wallentin-Herrmann, la Cour a précisé qu'un problème technique sur un aéronef ne pouvait

être considéré comme une «circonstance extraordinaire». Dans l'affaire Sturgeon (affaires jointes C-402/07 et C-432/07), la CJUE a indiqué qu'un retard d'au moins trois heures à l'arrivée pouvait ouvrir droit à indemnisation des passagers.

La présente proposition vise promouvoir l'intérêt des passagers aériens en veillant à ce que les transporteurs aériens respectent un niveau élevé de protection des passagers aériens au cours des perturbations pendant le voyage, tout en tenant compte des conséquences financières pour le secteur du transport aérien et en veillant à ce que les transporteurs aériens puissent exercer leurs activités dans des conditions équivalentes sur un marché libéralisé.

2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DE L'ANALYSE D'IMPACT

2.1. Processus de consultation

Une consultation publique a eu lieu du 19 décembre 2011 au 11 mars 2012. Elle a recueilli 410 contributions. Les résultats peuvent être consultés sur le site web de la Commission[8]. Par ailleurs, un consultant a mené des entretiens et des consultations de manière individuelle et plus détaillée avec 98 parties prenantes issues de tous les groupes de parties intéressées.

Enfin, le 30 mai 2012, la Commission et le Comité économique et social européen ont co-organisé une conférence offrant aux parties intéressées la possibilité de formuler des observations sur les résultats de la consultation publique. Les présentations et le compte rendu de la conférence peuvent être consultés sur le site web de la Commission[9].

Les représentants des consommateurs et des passagers ont principalement souligné un respect insuffisant des droits et un contrôle inadéquat de l'application des règles, notamment en ce qui concerne l'indemnisation financière en cas de retard. Les transporteurs aériens et leurs associations ont jugé pour la majorité que le coût financier de ce règlement était excessif, notamment le fait que les transporteurs aériens sont confrontés à une responsabilité illimitée pour des incidents qui ne sont pas imputables à une faute de leur part (par exemple, la crise due au nuage de cendres volcaniques en avril 2010). Les transporteurs aériens ont fortement critiqué les conséquences de l'arrêt Sturgeon, estimant qu'il entraînait des coûts excessifs. Le point de vue des associations d'organismes de voyages et d'agents de voyages était similaire à celui des transporteurs aériens, sauf quelques exceptions notables concernant par exemple le droit au réacheminement ou l'utilisation isolée de certaines parties d'un billet d'avion (politique en cas de non-présentation). Les aéroports se sont fermement opposés à ce que des responsabilités leur soient attribuées en vertu du règlement modifié.

Les autorités nationales et infranationales qui ont répondu à la consultation publique ont exprimé, sur la plupart des questions, des points de vue similaires à ceux des associations de consommateurs/passagers, mais se sont montrées plus sensibles aux contraintes économiques, budgétaires et juridiques.

2.2. Analyse d'impact

La Commission a évalué quatre options en vue d'améliorer l'application des droits des passagers aériens et le contrôle de cette application. Elles diffèrent en ce qui concerne le compromis choisi entre un renforcement du contrôle de l'application et le recours à des incitations économiques adaptées pour les transporteurs aériens: des coûts plus élevés inciteront les transporteurs aériens à minimiser les coûts liés au respect des droits et à tenter

de ne pas octroyer leurs droits aux passagers. Une politique de sanctions plus rigoureuse incite à respecter les droits. Par conséquent, la politique de contrôle de l'application doit être plus rigoureuse et mieux coordonnée pour les options dans lesquelles les obligations du règlement impliquent des coûts plus élevés, et inversement.

Cette approche sélective a été envisagée car si l'on mettait entièrement l'accent sur le contrôle de l'application sans remédier aux éléments économiques dissuasifs qui freinent le respect des droits, il faudrait consacrer des ressources publiques considérables aux organismes chargés du contrôle l'application.

Option 1: privilégier les incitations économiques (changement modéré du contrôle de l'application) - Dans l'option 1, le contrôle de l'application est mieux coordonné, principalement via un meilleur flux d'informations entre les ONA et la Commission. L'accent est mis sur la réduction des coûts en remplaçant certaines des obligations en matière de prise en charge (repas, hébergement, par exemple) par l'obligation pour les transporteurs aériens de proposer une assurance facultative aux passagers.

Option 2: trouver un équilibre entre une politique de contrôle de l'application plus rigoureuse et des incitations économiques - La politique de contrôle de l'application est renforcée grâce à une coordination plus soutenue des ONA. Les ONA seraient tenus d'améliorer l'information qu'ils fournissent à la Commission au sujet de leurs activités, et la Commission pourrait demander l'ouverture d'enquêtes, en particulier dans les affaires impliquant plusieurs États membres. Les coûts supplémentaires liés au renforcement de la prise en charge et de l'assistance sont compensés par des ajustements dans le montant global d'indemnisation financière. Cet objectif peut être atteint en diminuant la fréquence des paiements d'indemnisations de deux manières:

- Variante 2a: allonger la durée au-delà de laquelle le passager a droit à une indemnisation en cas de retard, en faisant passer l'actuel seuil de déclenchement de trois heures à cinq heures au moins;
- Variante 2b: élargir la définition des «circonstances extraordinaires» de manière à inclure la plupart des défaillances techniques.

Pour les deux variantes 2a et 2b, le rapport de l'analyse d'impact examine l'opportunité de procéder à une adaptation supplémentaire des montants de l'indemnisation forfaitaire.

Dans l'option 2, l'obligation d'hébergement en cas d'événements extraordinaires de longue durée serait limitée à 3 ou 4 jours. Les incidences pour les passagers sont atténuées grâce à la mise en place de plans d'urgence et à l'accélération du réacheminement.

Option 3: privilégier le contrôle de l'application - Cette option est totalement centrée sur un contrôle plus rigoureux de l'application et clarifie les droits des passagers en vigueur afin de favoriser leur application effective.

Option 4: centraliser le contrôle de l'application - L'option 4 met intégralement l'accent sur une politique de contrôle de l'application totalement centralisée devant neutraliser les effets dissuasifs des coûts liés au respect des droits: elle comprend donc un organisme central chargé de contrôler l'application à l'échelle de l'UE.

Dans les options 3 et 4, un fonds sectoriel (financé par une taxe prélevée sur chaque billet

d'avion) devrait assurer la continuité de la prise en charge en cas d'événements extraordinaires de longue durée en remboursant au moins partiellement les coûts encourus par les transporteurs aériens.

Toutes les options présentent certaines caractéristiques communes, notamment:

- la clarification d'un certain nombre de questions (par exemple, les circonstances extraordinaires citées plus haut, les obligations de réacheminement, la prise en charge en cas de retard sur l'aire de trafic, les droits en cas de correspondance manquée, etc.);
- une séparation fonctionnelle entre le contrôle général de l'application et le traitement des plaintes des particuliers lorsque ces dernières peuvent être prises en charge par des organismes de résolution extrajudiciaire des litiges. Tant les transporteurs aériens que les organismes en charge des plaintes déposées par les passagers seraient soumis à des procédures claires de traitement des plaintes (comprenant des temps de réponse maximaux);
- la participation d'autres acteurs du marché: possibilité accrue de recours des transporteurs aériens contre les tiers responsables de perturbations; la mise en place de plans d'urgence entre les usagers des aéroports.

L'analyse d'impact conclut que l'option 2 est préférable aux autres car elle serait plus efficace et efficiente pour renforcer les droits des passagers tout en tenant compte de l'impact financier sur le secteur du transport aérien. La variante 2a est légèrement préférable à la variante 2b, car le maintien d'un seuil de déclenchement trop court (comme dans la variante 2b) pourrait entraîner davantage d'annulations et car la variante 2a garantit une meilleure cohérence entre le droit à une indemnisation et le droit à un remboursement (retard de 5 heures au minimum dans les deux cas). L'analyse d'impact n'indique aucune préférence entre les autres sous-variantes de l'option 2a (c'est-à-dire ajustement des niveaux d'indemnisation et/ou seuils de déclenchement multiples pour l'indemnisation en cas de retard).

Par rapport au règlement actuel, les coûts liés au respect des droits pour les transporteurs aériens seraient similaires dans l'option 2, mais ils risqueraient moins d'augmenter en cas de hausse de la proportion de passagers réclamant une indemnisation ou en cas d'événement extraordinaire de longue durée.

La Commission a décidé de présenter une proposition conforme aux conclusions de l'analyse d'impact, qui correspond donc à son option 2a et prévoit un seuil de déclenchement uniforme de cinq heures pour l'indemnisation en cas de retard pour tous les trajets à l'intérieur de l'UE. Pour ce qui est des sous-options, la proposition ne modifie pas les niveaux d'indemnisation mais relève le seuil de déclenchement de l'indemnisation en cas de retard pour les trajets hors-UE de plus de 3 500 km, compte tenu des problèmes spécifiques des trajets longs-courriers pour régler les causes des retards en étant loin de la base d'affectation du transporteur aérien (seuil de 9 heures pour les trajets hors-UE entre 3 500 et 6 000 km et seuil de 12 heures pour les trajets hors-UE de 6 000 km et plus).

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

3.1. Base juridique

La proposition est fondée sur l'article 100, paragraphe 2, du TFUE.

3.2. Subsidiarité et proportionnalité

Tout d'abord, les États membres disposent d'une marge de manœuvre limitée pour agir seuls en matière de protection des consommateurs, étant donné que le règlement (CE) n° 1008/2008[10] sur les services aériens ne leur permet pas d'imposer des exigences supplémentaires aux transporteurs aériens qui fournissent des services intra-UE.

Deuxièmement, la plupart des problèmes ayant trait aux droits des passagers aériens porte sur des divergences concernant l'application ou le contrôle de l'application des règlements (CE) n° 261/2004 et (CE) n° 2027/97 entre les États membres, qui affaiblissent les droits des passagers et nuisent à l'égalité des conditions de concurrence entre les transporteurs aériens. Seule une intervention coordonnée de l'UE peut permettre de résoudre ces problèmes.

Par ailleurs, la proposition est conforme au principe de proportionnalité. Les éventuels suppléments de coûts pour les opérateurs économiques et les autorités nationales sont limités aux coûts nécessaires pour améliorer l'application des droits des passagers et le contrôle de cette application. Les augmentations de coût liées à la fourniture d'une prise en charge et d'une assistance ou au paiement d'une indemnisation en cas de retard important sont compensées par une modification des seuils de déclenchement ouvrant le droit à une indemnisation.

3.3. Explication détaillée de la proposition

3.3.1. Assurer un contrôle efficace et cohérent de l'application des droits des passagers

La proposition vise à améliorer le contrôle de l'application en apportant des éclaircissements sur les principes clés et les droits implicites des passagers qui ont été à l'origine de nombreux litiges entre les transporteurs aériens et les passagers dans le passé, et en permettant de renforcer et de mieux coordonner les politiques de contrôle de l'application menées au niveau national.

3.3.1.1. Clarification des principes clés

- Définition des «circonstances extraordinaires»: la proposition définit clairement l'expression conformément à la décision de la Cour de justice dans l'affaire C-549/07 (Wallentin-Herman). Il s'agit des circonstances qui, par leur nature ou leur origine, ne sont pas inhérentes à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et échappent à sa maîtrise effective. En outre, pour renforcer la sécurité juridique, la proposition introduit une liste non exhaustive de circonstances à considérer comme étant extraordinaires et de circonstances à considérer comme non extraordinaires [article 1er, paragraphe 1, point e), de la proposition, relatif à l'article 2, point m), du règlement (CE) n° 261/2004 modifié, et annexe 1 de la proposition].

- Droit à une indemnisation en cas de retard important: la proposition introduit explicitement dans le texte du règlement (CE) n° 261/2004 le droit à une indemnisation en cas de retard important –

comme l'avait annoncé la Cour de justice dans les affaires jointes C-407/07 et C-432/07 (Sturgeon). Néanmoins, afin d'éviter une augmentation des annulations (qui sont généralement plus gênantes pour les passagers), il est proposé de relever le seuil de déclenchement ouvrant le droit à une indemnisation en faisant passer la durée minimale du

retard de 3 heures à 5 heures pour l'ensemble des trajets au sein de l'UE. Le seuil de déclenchement, qui sera donc unique pour les trajets intra-UE, dépendra en revanche de la distance pour les trajets en provenance et à destination de pays tiers de manière à tenir compte des problèmes pratiques rencontrés par les transporteurs aériens pour régler les causes des retards dans des aéroports éloignés (voir le point 3.3.2 ci-après) [article 1er, paragraphe 5, de la proposition, relatif à l'article 6, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 261/2004 modifié].

- Droit au réacheminement: la proposition précise que, si le transporteur aérien ne peut pas réacheminer le voyageur sur ses propres services dans un délai de 12 heures, il doit envisager d'autres transporteurs ou d'autres modes de transport, sous réserve de la disponibilité de sièges [article 1er, paragraphe 8, de la proposition, relatif à l'article 8, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 261/2004 modifié].

- Droit à une prise en charge: alors que le seuil de déclenchement ouvrant le droit à une prise en charge dépend actuellement de la distance de vol (2, 3 ou 4 heures), la proposition apporte une simplification en introduisant un seuil de déclenchement unique de 2 heures pour toutes les distances de vol [article 1er, paragraphe 5, de la proposition, relatif à l'article 6, paragraphe 1, point i), du règlement (CE) n° 261/2004 modifié].

- Correspondance manquée: la proposition confirme que les passagers ayant manqué une correspondance en raison d'un retard de leur vol précédent ont droit à une prise en charge (à fournir par le transporteur aérien effectif assurant le vol manqué qui est le mieux placé pour fournir cette prise en charge) et ont droit, dans certaines circonstances, à une indemnisation (à fournir par le transporteur aérien effectif assurant le vol retardé car il est à l'origine du retard global). Toutefois, ce droit ne s'appliquerait que lorsque les vols de correspondance font partie d'un contrat de transport unique, puisque dans ce cas les transporteurs aériens concernés sont informés de la correspondance prévue entre les vols et se sont engagés à l'assurer. Les transporteurs aériens conservent le droit de convenir d'une répartition des coûts entre eux [article 1er, paragraphe 6, de la proposition, relatif à l'article 6 bis du règlement (CE) n° 261/2004 modifié].

- Réaménagement des horaires: la proposition confirme que les passagers dont l'horaire de vol est réaménagé avec un préavis inférieur à deux semaines avant la date prévue initialement jouissent des mêmes droits que les passagers retardés [article 1er, paragraphe 5, de la proposition, relatif à l'article 6 du règlement (CE) n° 261/2004 modifié].

- Retard sur l'aire de trafic: la proposition définit clairement les droits des passagers lorsque leur aéronef est retardé sur l'aire de trafic, notamment le droit de débarquer après cinq heures (en conformité avec le droit au remboursement) [article 1er, paragraphe 5, de la proposition, relatif à l'article 6, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 261/2004 modifié].

- Interdiction partielle de la politique en cas de non-présentation: la proposition confirme qu'un passager titulaire d'un billet aller-retour ne peut pas être refusé à l'embarquement sur le trajet du retour pour le motif qu'il n'a pas utilisé le trajet aller du même billet. Toutefois, cette interdiction ne porte pas atteinte au droit des transporteurs aériens d'appliquer des règles particulières en ce qui concerne l'utilisation séquentielle des vols au cours d'un même trajet. La Commission a choisi de ne pas interdire totalement la politique de non-présentation, parce qu'une interdiction totale empêcherait les transporteurs aériens de proposer des vols indirects à des prix moins élevés que les vols directs et nuirait de ce fait à la concurrence [article 1er, paragraphe 3, point b), de la proposition, relatif à l'article 4, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 261/2004 modifié].

- Droit à l'information: les passagers devraient avoir le droit d'être informés de la perturbation des vols dès que les informations sont disponibles [article 1er, paragraphe 13, de la proposition, relatif à l'article 14 du règlement (CE) n° 261/2004 modifié].

3.3.1.2. Assurer l'efficacité et la cohérence des sanctions

La proposition clarifie le rôle des ONA en leur attribuant de manière claire le contrôle général de l'application, tandis que le traitement extrajudiciaire des plaintes des particuliers incombera à des organismes de traitement des plaintes qui sont susceptibles de prendre la forme d'«organismes de résolution extrajudiciaire des litiges» en vertu de la nouvelle directive sur le règlement extrajudiciaire des litiges[11]. Les deux types d'organismes travailleront en étroite coopération [article 1er, paragraphe 15, de la proposition, relatif aux articles 16 et 16 bis du règlement (CE) n° 261/2004 modifié].

Les ONA adopteront une politique de surveillance plus proactive qu'aujourd'hui et leur rôle sera étendu à la surveillance du respect des dispositions relatives aux bagages prévues dans le règlement (CE) n° 2027/97 (et dans la convention de Montréal) [article 2, paragraphe 4, de la proposition, relatif à l'article 6 ter du règlement (CE) n° 2027/97 modifié].

L'échange d'informations et la coordination entre les ONA ainsi qu'entre les ONA et la Commission sera renforcé par des obligations en matière d'information et des procédures formelles de coordination [article 1er, paragraphe 15, de la proposition, relatif à l'article 16 ter du règlement (CE) n° 261/2004 modifié].

3.3.1.3. Assurer le traitement efficace des réclamations et des plaintes des passagers.

Aux termes de la proposition, les transporteurs aériens devraient, lors de la réservation, informer les passagers des procédures de traitement de leurs réclamations et plaintes, offrir des moyens électroniques pour introduire les plaintes et fournir des informations sur les organismes compétents pour traiter les plaintes. Les transporteurs aériens seront tenus de répondre aux passagers dans un délai de deux mois [article 1er, paragraphe 15, de la proposition, relatif à l'article 16 bis du règlement (CE) n° 261/2004 modifié].

3.3.2. Mieux prendre en compte la capacité financière des transporteurs aériens

Un petit nombre de mesures visent à réduire les aspects les plus coûteux du règlement (CE) n° 261/2004:

- Le droit à une indemnisation en cas de retard commence à partir d'un retard de cinq heures pour tous les trajets à l'intérieur de l'UE. En ce qui concerne les trajets à destination et en provenance de pays tiers et afin de tenir compte des problèmes spécifiques rencontrés par les transporteurs aériens pour régler les causes des retards dans des aéroports éloignés, le seuil dépendra de la distance du trajet: seuil de 5 heures pour les vols hors-UE inférieurs ou égaux à 3 500 km, seuil de 9 heures pour les vols hors-UE entre 3 500 et 6 000 km et seuil de 12 heures pour les vols hors-UE supérieurs ou égaux à 6 000 km [article 1er, paragraphe 5, de la proposition, relatif à l'article 6, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 261/2004 modifié].

- Dans le cas des retards et des annulations en raison de circonstances extraordinaires, le transporteur aérien peut limiter le droit à un hébergement à 3 nuits avec un maximum de 100 EUR par nuit et par voyageur [article 1er, paragraphe 9, de la proposition, relatif à l'article 9, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 261/2004 modifié]. L'incidence pour les passagers est

cependant atténuée par deux mesures supplémentaires: premièrement, le réacheminement accéléré devrait réduire le risque de voir les passagers immobilisés aussi longtemps (voir ci-dessus); deuxièmement, les aéroports, les transporteurs aériens et les autres acteurs de la chaîne du transport aérien devront mettre en place des plans d'urgence permettant d'optimiser la prise en charge et l'assistance aux passagers immobilisés [article 1er, paragraphe 4, de la proposition, relatif à l'article 5, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 261/2004 modifié]. De plus, la limitation concernant la fourniture d'un hébergement ne s'applique pas aux passagers à mobilité réduite (PMR) ni aux personnes qui les accompagnent, aux femmes enceintes, aux personnes nécessitant une assistance médicale spécifique et aux enfants non accompagnés – à condition qu'ils aient préalablement informé le transporteur aérien 48 heures avant l'heure de départ prévue [article 1er, paragraphe 11, de la proposition, relatif à l'article 11, paragraphes 3 et 4, du règlement (CE) n° 261/2004 modifié].

- Vu les spécificités des opérations (régionales) à petite échelle, les transporteurs aériens ne sont pas obligés de fournir un hébergement aux passagers des vols de moins de 250 km effectués dans des aéronefs d'une capacité maximale de 80 sièges (sauf dans le cas des correspondances). Une fois de plus, cette dérogation ne s'applique pas aux personnes à mobilité réduite ni aux personnes qui les accompagnent, aux femmes enceintes, aux personnes nécessitant une assistance médicale spécifique et aux enfants non accompagnés [article 1er, paragraphes 9 et 11, de la proposition, relatifs à l'article 9, paragraphe 5 et à l'article 11, paragraphes 3 et 4, du règlement (CE) n° 261/2004 modifié].

- La proposition précise que la législation nationale ne peut pas limiter le droit des transporteurs de demander un dédommagement aux tiers responsables de retards ou d'annulations [article 1er, paragraphe 12, de la proposition, relatif à l'article 13 du règlement (CE) n° 261/2004 modifié].

3.3.3. Assurer un meilleur contrôle de l'application des droits des passagers en ce qui concerne les erreurs de manipulation des bagages

Compte tenu de la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées et de la Charte des droits fondamentaux de l'UE (articles 21 et 26), les passagers à mobilité réduite devraient avoir le même droit à la libre circulation, au libre choix et à la non-discrimination que les autres citoyens.

La responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne les équipements de mobilité sera augmentée jusqu'à la valeur réelle de l'équipement. Cet objectif est atteint, en conformité avec la convention de Montréal, en obligeant les transporteurs aériens à offrir automatiquement la possibilité de faire une déclaration spéciale d'intérêt définie dans la convention, sans supplément de coût [article 2, paragraphe 4, de la proposition, relatif à l'article 6 bis du règlement (CE) n° 2027/97 modifié].

La proposition renforce la transparence en ce qui concerne les bagages autorisés. Elle oblige explicitement les transporteurs aériens à indiquer les bagages de cabine et de soute autorisés, lors de la réservation et à l'aéroport [article 2, paragraphe 4, de la proposition, relatif à l'article 6 quinquies du règlement (CE) n° 2027/97 modifié].

La proposition comprend des mesures relatives aux instruments de musique. Elle oblige les transporteurs aériens à accepter les petits instruments à l'intérieur de la cabine passagers, sous réserve de certaines conditions, et à clarifier leurs règles concernant le transport en soute des instruments plus volumineux [article 2, paragraphe 4, de la proposition, relatif à l'article 6

sexies du règlement (CE) n° 2027/97 modifié].

Étant donné que la convention de Montréal fixe des délais stricts pour le dépôt des réclamations introduites par les passagers auprès des transporteurs aériens en cas d'erreur de manipulation des

bagages, il est proposé que les transporteurs aériens délivrent dans l'aéroport un formulaire de réclamation permettant aux passagers de se plaindre concernant le retard, la détérioration ou la perte de bagages (tel que le document PIR – Property Irregularity Report – couramment utilisé pour signaler une anomalie concernant un bien) et l'acceptent ensuite à titre de réclamation aux fins du règlement (CE) n° 2027/97 et de la convention de Montréal [article 2, paragraphe 1, de la proposition, relatif à l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 2027/97 modifié].

Aux termes de la proposition, les organismes nationaux chargés de l'application désignés conformément au règlement (CE) n° 261/2004 seront également responsables du contrôle de l'application des dispositions du règlement (CE) n° 2027/97 qui portent sur les droits des passagers en ce qui concerne le retard, la détérioration ou la perte de bagages [article 2, paragraphe 4, de la proposition, relatif à l'article 6 ter du règlement (CE) n° 2027/97 modifié].

3.3.4. Adapter les limites de la responsabilité en fonction de l'inflation générale des prix

Le règlement (CE) n° 2027/97, modifié par le règlement (CE) n° 889/2002, intègre la convention de Montréal dans le droit de l'Union et étend son champ d'application aux vols domestiques (en plus des vols internationaux). La convention fixe des limites de responsabilité en ce qui concerne le transport des passagers, des bagages et du fret, qui ont été revues à la hausse et relevées de 13,1 % à compter du 30 décembre 2009. La présente proposition actualise les limites prévues dans le règlement de l'UE de manière à tenir compte de ces montants révisés dans la convention [article 2, paragraphes 2 et 3, et annexe 2 de la proposition, relatifs à l'article 5, paragraphe 2, à l'article 6, paragraphe 1, et à l'annexe du règlement (CE) n° 2027/97 modifié].

4. Incidence budgétaire

La proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'UE.

2013/0072 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant le règlement (CE) n° 261/2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, ainsi que le règlement (CE) n° 2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen[12],

vu l'avis du Comité des régions[13],

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91[14], ainsi que le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages[15] ont sensiblement contribué à la protection des droits des passagers aériens lorsque leur plans de voyage sont perturbés par un refus d'embarquement, un retard important, une annulation ou une erreur de manipulation des bagages.

(2) Plusieurs lacunes décelées lors de la mise en œuvre des droits prévus par les règlements ont cependant empêché la réalisation de leur potentiel intégral en ce qui concerne la protection des passagers. Afin de garantir une application plus efficace, efficiente et cohérente des droits des passagers aériens dans toute l'Union, il y a lieu de procéder à une série d'adaptations du cadre juridique actuel. Ce point a été souligné dans le rapport de la Commission intitulé «Rapport 2010 sur la citoyenneté de l'Union - Lever les obstacles à l'exercice des droits des citoyens de l'Union»[16], qui présentait des mesures visant à garantir un ensemble de droits communs, notamment pour les passagers aériens, et à veiller de manière adéquate au respect de ces droits.

(3) Afin d'accroître la sécurité juridique pour les transporteurs et les passagers aériens, il y a lieu de clarifier la définition de la notion de «circonstances extraordinaires», et d'y intégrer l'arrêt rendu par la Cour de justice de l'Union européenne dans l'affaire C-549/07 (Wallentin-Hermann). Cette définition devrait être précisée par l'introduction d'une liste non exhaustive de circonstances clairement considérées comme étant extraordinaires ou non extraordinaires.

(4) Dans l'affaire C-173/07 (Emirates), la Cour de justice de l'Union européenne a estimé que la notion de «vol» au sens du règlement n° 261/2004 doit être interprétée de telle manière qu'il consiste, en substance, en une opération de transport aérien, étant ainsi, d'une certaine manière, une «unité» de ce transport, réalisée par un transporteur aérien qui fixe son itinéraire. Afin d'éviter toute incertitude, il y a lieu de définir clairement le terme «vol», ainsi que les notions associées de «correspondance» et de «trajet».

(5) Dans l'affaire C-22/11 (Finnair), la Cour de justice de l'Union européenne a établi que la notion de «refus d'embarquement» doit être interprétée en ce sens qu'elle vise non seulement les refus d'embarquement dus à des situations de surréservation, mais également

les refus d'embarquement pour d'autres motifs, tels que des motifs opérationnels. Compte tenu de cette confirmation, il n'y a aucune raison de modifier la définition actuelle du terme «refus d'embarquement».

(6) Le règlement (CE) n° 261/2004 s'applique également aux passagers ayant réservé leur transport aérien dans le cadre d'un voyage à forfait. Il convient toutefois de préciser que les passagers ne peuvent pas cumuler des droits correspondants, notamment en vertu du présent règlement et de la directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait[17]. Les passagers devraient avoir le choix déposer leur réclamation au titre du présent règlement ou au titre de la directive, mais ils ne devraient pas avoir le droit de cumuler des indemnisations au titre des deux actes législatifs pour une même réclamation. Les passagers ne devraient pas se soucier de la manière dont les transporteurs aériens et les agents de voyages se répartissent les réclamations ainsi déposées.

(7) Afin de renforcer les niveaux de protection, les passagers titulaires d'un billet aller-retour ne devraient pas être refusés à l'embarquement sur le trajet du retour pour le motif qu'ils n'ont pas utilisé le trajet aller du même billet.

(8) Actuellement, les passagers dont les noms sont mal orthographiés sont parfois sanctionnés en devant s'acquitter de frais administratifs. Il y a lieu de prévoir la possibilité de corriger, gratuitement et de manière raisonnable, des erreurs typographiques survenues lors de la réservation, pour autant que les corrections apportées n'entraînent pas de changement d'horaire, de date, d'itinéraire ou de passager.

(9) Il convient de clarifier qu'en cas d'annulation, c'est au passager, et non au transporteur aérien, qu'il appartient de choisir entre le remboursement, le réacheminement ou un autre vol à une date ultérieure.

(10) Les aéroports et les usagers des aéroports, tels que les transporteurs aériens et les sociétés d'assistance en escale, devraient coopérer pour réduire au minimum l'impact des perturbations des vol multiples sur les passagers en veillant à ce qu'ils soient pris en charge et réacheminés. À cette fin, ils devraient préparer des plans d'urgence pour ce type de situations et travailler ensemble à l'élaboration de ces plans.

(11) Le règlement (CE) n° 261/2004 devrait explicitement prévoir le droit à une indemnisation pour les passagers subissant un retard important, conformément à l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne dans les affaires jointes C-402/07 et C-432/07 (Sturgeon). Parallèlement, les seuils de déclenchement ouvrant le droit à une indemnisation devraient être relevés pour tenir compte de l'incidence financière sur le secteur et pour éviter, comme conséquence, toute augmentation du taux d'annulations. Pour garantir l'homogénéité des conditions d'indemnisation pour les citoyens voyageant au sein de l'UE, le seuil devrait être identique pour tous les voyages au sein de l'Union, mais il devrait dépendre de la distance du trajet pour les voyages à destination/en provenance de pays tiers afin de tenir compte des difficultés opérationnelles rencontrées par les transporteurs aériens pour régler les causes des retards dans des aéroports éloignés.

(12) Pour garantir la sécurité juridique, le règlement (CE) n° 261/2004 devrait explicitement confirmer que le réaménagement des horaires de vol a le même impact sur les passagers que les retards importants, et qu'il devrait donc ouvrir des droits similaires.

(13) Les passagers qui manquent une correspondance devraient être correctement pris en

charge pendant qu'ils attendent d'être réacheminés. Conformément au principe d'égalité de traitement, les passagers ayant manqué une correspondance devraient pouvoir réclamer une indemnisation sur la même base que les passagers dont le vol a été retardé ou annulé, en fonction de la perte de temps globale subie lorsqu'ils atteignent la destination finale de leur trajet.

(14) Afin de renforcer la protection des passagers, il y a lieu de clarifier que les passagers retardés ont droit à une prise en charge et à une indemnisation, qu'ils soient en train d'attendre dans le terminal de l'aéroport ou qu'ils aient déjà embarqué. étant donné cependant que les passagers ayant embarqué n'ont pas accès aux services disponibles dans le terminal, il convient de renforcer leurs droits en ce qui concerne les besoins élémentaires et le droit de débarquer.

(15) Lorsqu'un passager a choisi le réacheminement dans les meilleurs délais, le transporteur aérien conditionne souvent ce réacheminement à la disponibilité de sièges sur ses propres services, refusant ainsi à leurs passagers la possibilité d'être réacheminés plus rapidement sur d'autres services. Il y a lieu d'établir que passé un certain délai, le transporteur devrait proposer de réacheminer les passagers sur les services d'un autre transporteur aérien ou par d'autres modes de transport, lorsque cette solution peut accélérer le réacheminement. Un réacheminement alternatif devrait dépendre de la disponibilité de sièges.

(16) Les transporteurs aériens sont actuellement confrontés à une responsabilité illimitée en ce qui concerne l'hébergement de leurs passagers en cas de circonstances extraordinaires de longue durée. Cette incertitude liée à l'absence de toute limite prévisible dans le temps peut représenter un risque pour la stabilité financière d'un transporteur aérien. Un transporteur aérien devrait donc pouvoir limiter la fourniture de la prise en charge après une durée spécifique. Par ailleurs, les plans d'urgence et la rapidité du réacheminement devraient permettre de diminuer les risques pour les passagers d'être immobilisés pendant de longues périodes.

(17) Il s'est avéré que la mise en œuvre de certains droits des passagers, notamment le droit à un hébergement, était disproportionnée par rapport aux recettes des transporteurs pour certaines opérations à petite échelle. Les transporteurs assurant des vols de courte distance sur de petits aéronefs devraient donc être exemptés de l'obligation de payer un hébergement, mais néanmoins

continuer à aider les passagers à trouver cet hébergement.

(18) Pour les personnes handicapées, les personnes à mobilité réduite et les autres personnes ayant des besoins particuliers, telles que les enfants non accompagnés, les femmes enceintes et les personnes nécessitant une assistance médicale spécifique, il peut s'avérer plus difficile d'organiser un hébergement en cas de perturbation du vol. Par conséquent, ces catégories de passagers ne devraient pas être concernées par les limitations du droit à un hébergement en cas de circonstances extraordinaires ou d'opérations régionales.

(19) Les transporteurs aériens ne sont pas les seuls responsables du taux actuel de retards importants ou d'annulations de vols dans l'UE. Afin d'inciter tous les acteurs de la chaîne du transport aérien à chercher des solutions efficaces en temps utile pour réduire au minimum les désagréments subis par les passagers en cas de retard important ou d'annulation, les transporteurs aériens devraient avoir le droit de demander réparation auprès de tout tiers en partie responsable de l'événement déclenchant l'obligation d'indemnisation ou d'autres

obligations.

(20) Il y a non seulement lieu d'informer correctement les passagers de leurs droits en cas d'interruption de vol mais aussi de les informer correctement de la cause de l'interruption même, dès que cette information est disponible. Cette information devrait également être fournie lorsque le passager a acheté son billet en passant par un intermédiaire établi dans l'Union.

(21) Afin de garantir un meilleur contrôle de l'application des droits des passagers, le rôle des organismes nationaux chargés de l'application devrait être défini plus précisément et être clairement distingué du traitement des plaintes introduites par les passagers.

(22) Les passagers devraient être informés de manière adéquate sur les procédures applicables pour introduire des réclamations et des plaintes auprès des transporteurs aériens et devraient recevoir une réponse dans un délai raisonnable. Les passagers devraient également avoir la possibilité d'introduire une plainte concernant les transporteurs aériens au moyen de mesures extrajudiciaires. Toutefois, dès lors que le droit à un recours effectif devant un tribunal est un droit fondamental reconnu par l'article 47 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, ces mesures ne devraient ni empêcher ni entraver l'accès des passagers aux tribunaux.

(23) Dans l'affaire C-139/11 (Moré contre KLM), la Cour de justice de l'Union européenne a précisé que le délai dans lequel les actions ayant pour objet d'obtenir le versement de l'indemnité est déterminé conformément aux règles nationales de chaque État membre.

(24) Un échange régulier d'informations entre la Commission et les organismes chargés de l'application devrait permettre à la Commission de mieux s'acquitter de son rôle de suivi et de coordination des organismes nationaux et de leur apporter un appui.

(25) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du règlement (CE) n° 261/2004, il y a lieu de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Il convient que ces compétences soient exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission[18].

(26) La procédure consultative devrait être utilisée pour l'adoption de décisions d'exécution en ce qui concerne le contenu des rapports d'activité présentés par les États membres à la Commission.

(27) Afin d'assurer que la détérioration ou la perte d'équipements de mobilité soit indemnisée pour la valeur intégrale, les transporteurs aériens devraient offrir gratuitement aux personnes à mobilité réduite la possibilité de faire une déclaration spéciale d'intérêt qui, en vertu de la convention de Montréal, leur permette?? d'obtenir une indemnisation intégrale pour la perte ou la détérioration de leur équipement.

(28) Les passagers sont parfois dans le doute concernant les dimensions, le poids ou le nombre de pièces de bagage qu'ils sont autorisés à emporter à bord. Afin d'assurer qu'ils aient parfaitement connaissance des bagages autorisés qui sont compris dans leur billet, tant pour les bagages à main que pour les bagages de soute, les transporteurs aériens devraient indiquer clairement quels sont les bagages autorisés, lors de la réservation et à l'aéroport.

(29) Les instruments de musique devraient autant que possible être admis comme bagages dans la cabine passagers et, en cas d'impossibilité, ils devraient si possible être transportés dans des conditions appropriées dans la soute de l'aéronef. Il y a lieu de modifier le règlement (CE) n° 2027/97 en conséquence.

(30) Afin de garantir l'application correcte et cohérente des droits conférés aux passagers par le règlement (CE) n° 2027/97, les organismes nationaux chargés de l'application désignés conformément au règlement (CE) n° 261/2004 devraient également contrôler et faire appliquer les droits conférés par le règlement (CE) n° 2027/97.

(31) Compte tenu de la brièveté des délais pour le dépôt de plaintes concernant la perte, la détérioration ou le retard de bagages, les transporteurs aériens devraient donner aux passagers la possibilité de déposer une plainte en fournissant un formulaire de plainte dans l'aéroport. Ce formulaire pourrait aussi se présenter sous la forme du document PIR (Property Irregularity Report) couramment utilisé pour signaler une anomalie concernant un bien.

(32) L'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 2027/97[19] est devenu obsolète puisque les questions d'assurance sont désormais régies par le règlement (CE) n° 785/2004. Il devrait donc être supprimé.

(33) Il est nécessaire de modifier les limites pécuniaires indiquées dans le règlement (CE) n° 2027/97 afin de tenir compte de l'évolution de la situation économique, selon la révision effectuée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en 2009 en application de l'article 24, paragraphe 2, de la convention de Montréal.

(34) Afin de maintenir la correspondance entre le règlement (CE) n° 2027/97 et la convention de Montréal, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Ce pouvoir permettra à la Commission de modifier les limites pécuniaires indiquées dans le règlement (CE) n° 2027/97 si celles-ci sont adaptées par l'OACI en vertu de l'article 24, paragraphe 2, de la convention de Montréal.

(35) Le présent règlement devrait respecter les droits fondamentaux et observer les principes reconnus plus particulièrement par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, notamment la protection des consommateurs, le droit à la protection des données à caractère personnel, l'interdiction de toute forme de discrimination et l'intégration des personnes handicapées, le droit à un recours effectif et à accéder à un tribunal impartial,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) n° 261/2004 est modifié comme suit:

1. L'article 2 est modifié comme suit:

a) La définition au point c) est remplacée par le texte suivant:

«"transporteur aérien communautaire", un transporteur aérien possédant une licence d'exploitation en cours de validité, délivrée par un État membre conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles

communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté[20];».

b) La définition au point d) est remplacée par le texte suivant:

«"organisateur", une personne au sens de l'article 2, paragraphe 2, de la directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait[21];».

c) La définition au point i) est remplacée par le texte suivant:

«"personne à mobilité réduite": toute personne au sens de l'article 2, point a), du règlement (CE) n° 1107/2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite

lorsqu'elles font des voyages aériens[22];».

d) La phrase suivante est ajoutée à la définition de l'«annulation» au point l):

«Un vol pour lequel l'aéronef a décollé mais a ensuite été obligé, pour quelque raison que ce soit, d'atterrir dans un aéroport autre que l'aéroport de destination ou de revenir à l'aéroport de départ est considéré comme un vol annulé.».

e) Les définitions suivantes sont ajoutées:

«m) "circonstances extraordinaires", des circonstances qui, par leur nature ou leur origine, ne sont pas inhérentes à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et échappent à sa maîtrise effective. Aux fins du présent règlement, les circonstances extraordinaires comprennent les circonstances énoncées dans l'annexe;

n) "vol", une opération de transport aérien entre deux aéroports; les escales effectuées à des fins techniques et opérationnelles uniquement ne sont pas prises en considération;

o) "correspondance", un vol qui, dans le cadre d'un contrat de transport unique, est soit un vol destiné à permettre au voyageur de parvenir à un point de transfert afin de partir sur un autre vol, soit, selon le contexte, cet autre vol au départ du point de transfert;

p) "trajet", un vol ou une série continue de correspondances transportant le passager d'un aéroport de départ jusqu'à sa destination finale conformément au contrat de transport;

q) "aéroport", toute zone spécifiquement aménagée pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs, y compris les installations annexes que ces opérations peuvent impliquer pour les besoins du trafic et le service des aéronefs, y compris les installations nécessaires pour assister les services commerciaux de transport aérien;

r) "entité gestionnaire d'aéroport", l'entité qui, conjointement ou non avec d'autres activités, tient de la législation nationale, de la réglementation ou de contrats la mission d'administration et de gestion des infrastructures de l'aéroport ou du réseau aéroportuaire, ainsi que de coordination et de contrôle des activités des différents opérateurs présents dans les aéroports ou le réseau aéroportuaire concernés;

s) "prix du billet", le prix total versé pour un billet et comprenant le tarif aérien ainsi que l'ensemble des taxes, frais, surcharges et redevances payés pour tous les services facultatifs et

non facultatifs inclus dans le billet;

- t) "prix du vol", la valeur obtenue en multipliant le prix du billet par le rapport entre la distance du vol et la distance totale du ou des trajets couverts par le billet;
- u) "heure de départ", le moment où l'aéronef quitte la porte d'embarquement, par repoussage ou aux moteurs (heure de départ du bloc);
- v) "heure d'arrivée", le moment où l'aéronef atteint la porte de débarquement et où les freins de stationnement sont enclenchés (heure d'arrivée au bloc);
- w) "retard sur l'aire de trafic", au départ, la période durant laquelle l'aéronef reste au sol entre le début de l'embarquement des passagers et l'heure de décollage de l'aéronef ou, à l'arrivée, la période écoulée entre le toucher des roues de l'aéronef et le début du débarquement des passagers;
- x) "nuit", la période comprise entre minuit et 6 heures du matin;
- y) "enfant non accompagné", un enfant qui voyage sans être accompagné d'un parent ou d'un tuteur et dont le transporteur aérien a accepté la responsabilité de la prise en charge conformément à ses règles publiées.».

2. L'article 3 est modifié comme suit:

a) Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

« Le paragraphe 1 s'applique à condition que les passagers:

a) disposent d'une réservation confirmée pour le vol concerné et, sauf en cas d'annulation visée à l'article 5 et en cas de modification des horaires visée à l'article 6, se présentent à l'embarquement:

– comme spécifié et à l'heure indiquée à l'avance et par écrit (y compris par voie électronique) par le transporteur aérien, l'organisateur ou un agent de voyages autorisé,

ou, en l'absence d'indication d'heure,

– au plus tard quarante-cinq minutes avant l'heure de départ prévue, ou

b) aient été transférés par le transporteur aérien ou l'organisateur, du vol pour lequel ils possédaient une réservation vers un autre vol, quelle qu'en soit la raison.».

b) Le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Sans préjudice de l'article 8, paragraphe 6, le présent règlement ne s'applique qu'aux passagers transportés sur des avions motorisés à ailes fixes. Toutefois, lorsqu'une partie du trajet est effectuée, conformément à un contrat de transport, par un autre mode de transport ou par hélicoptère, le présent règlement s'applique à l'ensemble du trajet et la partie du trajet effectuée par un autre mode de transport est considérée comme une correspondance aux fins du présent règlement.».

c) Le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

«6. Le présent règlement s'applique également aux passagers transportés conformément aux contrats de voyages à forfait mais ne porte pas atteinte aux droits des passagers établis par la directive 90/314/CEE. Le passager est en droit d'introduire des réclamations au titre du présent règlement et au titre de la directive 90/314/CEE du Conseil mais il ne peut pas, pour les mêmes faits, cumuler des droits au titre des deux actes législatifs dans le cas où les droits préservent le même intérêt ou ont le même objectif. Le présent règlement ne s'applique pas lorsqu'un voyage à forfait est annulé ou retardé pour des raisons autres que l'annulation ou le retard du vol.»

3. L'article 4 est modifié comme suit:

a) Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. S'il refuse des passagers à l'embarquement contre leur volonté, le transporteur aérien effectif indemnise immédiatement ces derniers conformément à l'article 7 et leur offre une assistance conformément à l'article 8. Lorsque le passager opte pour un réacheminement dans les meilleurs délais conformément à l'article 8, paragraphe 1, point b), et que l'heure de départ est au moins deux heures après l'heure de départ initiale, le transporteur effectif offre une assistance au passager conformément à l'article 9.»

b) Les deux paragraphes suivants sont ajoutés:

«4. Les paragraphes 1, 2 et 3 s'appliquent également aux billets de retour lorsque le passager est refusé à l'embarquement du trajet retour au motif qu'il n'a pas effectué le trajet aller ou ne s'est pas acquitté d'un supplément de frais à cet effet.

5. Lorsque le passager, ou un intermédiaire agissant pour le compte de ce dernier, signale une erreur typographique dans le nom d'un ou de plusieurs passagers inclus dans le même contrat de transport qui pourrait donner lieu à un refus d'embarquement, le transporteur aérien doit corriger cette erreur au moins une fois et au plus tard 48 heures avant le départ sans supplément de frais pour le passager ou pour l'intermédiaire, sauf s'il en est empêché par le droit national ou international.»

4. L'article 5 est modifié comme suit:

a) Au paragraphe 1, les points a) et b) sont remplacés par le texte suivant:

«a) se voient offrir par le transporteur aérien effectif la possibilité de choisir entre le remboursement, le réacheminement pour poursuivre leur voyage ou le report de leur voyage à une date ultérieure, conformément à l'article 8; et

b) se voient offrir par le transporteur aérien effectif, dans le cas d'un réacheminement lorsque l'heure de départ raisonnablement attendue du vol est au moins deux heures après le départ planifié pour le vol annulé, la prise en charge prévue à l'article 9, et».

b) Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

« 3. Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires et

que l'annulation n'aurait pas pu être évitée même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. Ces circonstances extraordinaires ne peuvent être invoquées que dans la mesure où elles affectent le vol concerné ou le vol précédent effectué sur le même aéronef.».

c) Le paragraphe 5 suivant est ajouté:

«5. Dans les aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à trois millions de passagers depuis au moins trois années consécutives, l'entité gestionnaire d'aéroport doit s'assurer que les opérations de l'aéroport et des usagers de l'aéroport, notamment les transporteurs aériens et les prestataires de services d'assistance en escale, sont coordonnées au moyen d'un plan d'urgence adéquat dans la perspective d'éventuelles situations d'annulations multiples et/ou de retards multiples de vols entraînant l'immobilisation d'un grand nombre de passagers à l'aéroport, y compris dans les cas d'insolvabilité de transporteurs aériens ou de révocation de leur licence d'exploitation. Le plan d'urgence est établi de manière à assurer la fourniture d'informations et d'une assistance adéquates aux passagers immobilisés. L'entité gestionnaire d'aéroport communique le plan d'urgence et ses éventuelles modifications à l'organisme national chargé de l'application désigné conformément à l'article 16. Dans les aéroports dont le trafic annuel est inférieur au volume précité, l'entité gestionnaire d'aéroport s'efforce, dans la mesure du raisonnable, de coordonner les usagers de l'aéroport et d'assister et informer les passagers immobilisés dans des situations de ce type».

5. L'article 6 est remplacé par le texte suivant:

«Article 6

Retard important

1. Lorsqu'un transporteur aérien effectif prévoit raisonnablement qu'un vol sera retardé, ou qu'un transporteur effectif reporte l'heure de départ prévue, par rapport à l'heure de départ initialement prévue, les passagers se voient proposer par le transporteur aérien effectif:

i) lorsque le retard est d'au moins deux heures, l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, point a), et à l'article 9, paragraphe 2; et

ii) lorsque le retard est d'au moins cinq heures et inclut une ou plusieurs nuits, l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, points b) et c); et

iii) lorsque le retard est d'au moins cinq heures, l'assistance prévue à l'article 8, paragraphe 1, point a).

2. Les passagers ont droit à une indemnisation du transporteur aérien effectif conformément à l'article 7 si le passager arrive à sa destination finale:

a) cinq heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour tous les trajets à l'intérieur de l'UE et pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de 3 500 kilomètres ou moins;

b) neuf heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de 3 500 à 6 000 kilomètres;

c) douze heures ou plus après l'heure prévue d'arrivée pour les trajets à destination/en provenance de pays tiers de 6 000 kilomètres ou plus.

3. Le paragraphe 2 s'applique également lorsque le transporteur aérien effectif a modifié les heures prévues de départ et d'arrivée, entraînant un retard par rapport à l'heure d'arrivée initialement prévue, sauf si les passagers ont été informés du changement d'horaire plus de quinze jours avant l'heure de départ initialement prévue.

4. Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que le retard ou le changement d'horaire est dû à des circonstances extraordinaires et que le retard ou le changement d'horaire n'aurait pas pu être évité même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. Ces circonstances extraordinaires ne peuvent être invoquées que dans la mesure où elles affectent le vol concerné ou le vol précédent effectué sur le même aéronef.

5. Sous réserve des contraintes liées à la sécurité, en cas de retard sur l'aire de trafic supérieur à une heure, le transporteur aérien effectif fournit gratuitement l'accès aux installations sanitaires et de l'eau potable, assure le chauffage ou la climatisation adéquats de la cabine passagers et veille à ce qu'une assistance médicale appropriée soit disponible au besoin. Lorsqu'un retard sur l'aire de trafic atteint un maximum de cinq heures, l'aéronef retourne à la porte ou vers un autre lieu approprié de débarquement où les voyageurs sont autorisés à débarquer et à bénéficier de la même assistance décrite au paragraphe 1, sauf si des motifs liés à la sécurité ou à la sûreté interdisent à l'aéronef de quitter sa position sur l'aire de trafic.».

6. L'article suivant est inséré:

«Article 6 bis

Correspondance manquée

1. Lorsqu'un passager manque une correspondance en raison d'un retard ou d'un changement d'horaire d'un vol précédent, il se voit offrir par le transporteur communautaire qui exploite la correspondance pour la poursuite du voyage :

i) l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, point a), et à l'article 9, paragraphe 2, si son temps d'attente de la correspondance est prolongé de deux heures au moins; et

ii) le réacheminement prévu à l'article 8, paragraphe 1, point b); et

iii) lorsque l'heure de départ prévue pour le vol de remplacement ou pour l'autre transport offert en application de l'article 8 est d'au moins cinq heures après l'heure de départ prévue du vol manqué et que le retard comprend une ou plusieurs nuits, l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, points b) et c).

2. Lorsqu'un passager manque une correspondance dans un aéroport de l'Union en raison d'un retard d'une correspondance précédente, il a droit à une indemnisation de la part du transporteur aérien communautaire qui exploite ce vol précédent, conformément à l'article 6, paragraphe 2. À cette fin, le retard est calculé par rapport à l'heure prévue d'arrivée à la destination finale.

3. Le paragraphe 2 s'applique sans préjudice des modalités d'indemnisation conclues entre les transporteurs aériens concernés.

4. Les paragraphes 1 et 2 s'appliquent également aux transporteurs aériens de pays tiers qui exploitent une correspondance à destination ou en provenance d'un aéroport de l'UE.».

7. L'article 7 est modifié comme suit:

a) Au paragraphe 1, le terme «vols» est remplacé par «trajets».

b) Les paragraphes 2, 3 et 4 sont remplacés par le texte suivant:

«2. Lorsque le passager a opté pour la poursuite de son voyage conformément à l'article 8, paragraphe 1, point b), le droit à une indemnisation ne peut se présenter qu'une seule fois au cours de son voyage jusqu'à la destination finale, même si une nouvelle annulation ou correspondance manquée devait survenir durant le réacheminement.

3. L'indemnisation visée au paragraphe 1 est payée en espèces, par virement bancaire électronique, par virement bancaire ou par chèque.

4. Les distances indiquées aux paragraphes 1 sont mesurées selon la méthode de la route orthodromique.

5. Le transporteur aérien peut conclure avec le passager un accord volontaire qui remplace les dispositions en matière d'indemnisation prévues au paragraphe 1, à condition que cet accord soit confirmé par un document signé par le passager et rappelant à ce dernier ses droits à une indemnisation en vertu du présent règlement.».

8. L'article 8 est remplacé par le texte suivant:

«Article 8

Droit au remboursement ou au réacheminement

1. Lorsqu'il est fait référence au présent article, les passagers se voient offrir gratuitement le choix entre trois options:

a) - le remboursement du prix du vol dans un délai de sept jours à compter de la demande des passagers, selon les modalités visées à l'article 7, paragraphe 3, pour la ou les parties du voyage non effectuées et pour la ou les parties du voyage déjà effectuées et devenues inutiles par rapport à leur plan de voyage initial, ainsi que, le cas échéant,

- un vol retour vers leur point de départ initial dans les meilleurs délais;

b) la poursuite du voyage planifié par les passagers en les réacheminant vers leur destination finale, dans des conditions de transport comparables et dans les meilleurs délais, ou

c) un réacheminement vers leur destination finale dans des conditions de transport comparables à une date ultérieure, à leur convenance, sous réserve de la disponibilité de sièges.

2. Le paragraphe 1, point a), s'applique également aux passagers dont le vol fait partie d'un voyage à forfait hormis en ce qui concerne le droit au remboursement si un tel droit découle

de la directive 90/314/CEE.

3. Si un transporteur aérien effectif propose au passager un vol à destination ou en provenance d'un aéroport autre que celui indiqué dans la réservation, le transporteur aérien effectif prend à sa charge les frais de transfert du passager à partir de cet autre aéroport jusqu'à l'aéroport indiqué dans la réservation, ou, en ce qui concerne l'aéroport de destination, jusqu'à une autre destination voisine convenue avec le passager.

4. Sous réserve de l'accord du passager, le ou les vols de retour visés au paragraphe 1, point a), ou le réacheminement visé au paragraphe 1, points b) ou c), peuvent utiliser des services exploités par un autre transporteur aérien, comprendre un itinéraire différent ou utiliser un autre mode de transport.

5. Les passagers qui choisissent l'option visée au paragraphe 1, point b), ont droit, sous réserve de disponibilité, à un réacheminement au moyen d'un autre transporteur aérien ou d'un autre mode de transport si le transporteur aérien effectif ne peut pas les transporter sur ses propres services et dans les temps pour arriver à la destination finale dans un délai de douze heures après l'heure d'arrivée prévue. Nonobstant les dispositions de l'article 22, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1008/2008[23], ni l'autre transporteur aérien ni l'exploitant de l'autre moyen de transport ne facturent au transporteur avec lequel le contrat a été conclu un tarif supérieur au tarif moyen payé par leurs propres passagers au cours des trois derniers mois pour des services équivalents.

6. Lorsque des passagers se voient proposer, conformément au paragraphe 1, un réacheminement total ou partiel par un autre mode de transport, le présent règlement s'applique au transport effectué par cet autre mode de transport comme s'il avait été effectué sur des avions motorisés à ailes fixes.».

9. L'article 9 est modifié comme suit:

a) Au paragraphe 1, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) le transport depuis l'aéroport jusqu'au lieu d'hébergement (hôtel, lieu de résidence du passager ou autre).».

b) Les paragraphes suivants sont ajoutés:

«4. Si le transporteur aérien effectif peut prouver que l'annulation, le retard le changement d'horaire est dû à des circonstances extraordinaires et que l'annulation, le retard ou le changement d'horaire n'auraient pas pu être évités même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises, il peut limiter le coût total de l'hébergement fourni conformément au paragraphe 1, point b), à 100 EUR par nuit et par passager et à un maximum de 3 nuitées. Si le transporteur aérien effectif choisit d'appliquer cette limitation, il fournit néanmoins aux passagers des informations sur les hébergements disponibles après les trois nuitées, outre le maintien des obligations d'information énoncées à l'article 14.

5. L'obligation d'offrir un hébergement visée au paragraphe 1, point b), ne s'applique pas lorsque le vol concerné est inférieur ou égal à 250 km et qu'il est prévu de l'effectuer sur un aéronef d'une capacité maximale de 80 sièges, sauf s'il s'agit d'une correspondance. Si le transporteur aérien effectif choisit d'appliquer cette exemption, il doit néanmoins fournir aux passagers des informations sur les hébergements disponibles.

6. Si un passager opte pour le remboursement en vertu de l'article 8, paragraphe 1, point a), alors qu'il se trouve à l'aéroport de départ de son trajet, ou opte pour un réacheminement à une date ultérieure en vertu de l'article 8, paragraphe 1, point c), il n'a pas d'autres droits en matière de prise en charge au titre de l'article 9, paragraphe 1, pour le vol en question.».

10. à l'article 10, paragraphe 2, points a), b) et c), les termes «prix du billet» sont remplacés par «prix du vol».

11. A l'article 11, le paragraphe suivant est ajouté:

«3. Le transporteur aérien effectif n'applique pas les limitations fixées par l'article 9, paragraphes 4 et 5, si le passager est une personne à mobilité réduite ou toute personne qui l'accompagne, un enfant non accompagné, une femme enceinte ou une personne nécessitant une assistance médicale spécifique, à condition que le transporteur aérien, son agent ou l'organisateur ait été informé de leurs besoins particuliers d'assistance au moins 48 heures avant l'heure de départ prévue du vol. Cette notification est réputée couvrir l'ensemble du trajet ainsi que le trajet retour si les deux trajets ont été contractuellement réservés auprès du même transporteur aérien.».

12. L'article 13 est remplacé par le texte suivant:

«Article 13

Droit de recours

Lorsqu'un transporteur aérien effectif verse une indemnité ou s'acquitte d'autres obligations lui incombant en vertu du présent règlement, aucune disposition du présent règlement ou du droit national ne peut être interprétée comme limitant son droit à demander réparation pour les frais engagés conformément au présent règlement à tout tiers ayant contribué à l'événement qui déclenche l'obligation d'indemnisation ou d'autres obligations.».

13. L'article 14 est remplacé par le texte suivant:

«Article 14

Obligation d'informer les passagers

1. L'entité gestionnaire d'aéroport et le transporteur aérien effectif veillent à ce qu'un avis reprenant le texte suivant, imprimé en caractères bien lisibles, soit affiché bien en vue aux comptoirs d'enregistrement (y compris aux bornes d'enregistrement en libre service) et à la porte d'embarquement: "Si vous êtes refusé à l'embarquement ou si votre vol est annulé ou retardé d'au moins deux heures, demandez au comptoir d'enregistrement ou à la porte d'embarquement la notice énonçant vos droits, notamment en matière d'assistance et d'éventuelle indemnisation."

2. Le transporteur aérien effectif qui refuse l'embarquement ou qui annule un vol présente à chaque passager concerné une notice écrite reprenant les règles d'indemnisation et d'assistance conformément aux dispositions du présent règlement, et notamment des informations sur d'éventuelles limitations conformément à l'article 9, paragraphes 4 et 5. Il présente également cette notice à tout passager subissant un retard ou un changement d'horaire d'au moins deux heures. Les coordonnées de l'organisme compétent pour le traitement des plaintes désigné

conformément à l'article 16 bis sont également fournies par écrit au passager.

3. En ce qui concerne les non-voyants et les malvoyants, les dispositions du présent article s'appliquent avec d'autres moyens appropriés.

4. L'entité gestionnaire d'aéroport veille à ce que des informations générales sur les droits des passagers soient affichées de manière claire et bien visible dans les zones de l'aéroport destinées aux passagers. Elle veille également à ce que les passagers présents dans l'aéroport soient informés de l'annulation de leur vol et de leurs droits si le transporteur aérien arrête inopinément ses opérations, par exemple en cas d'insolvabilité ou de révocation de sa licence d'exploitation.

5. En cas d'annulation ou de retard au départ, le transporteur aérien effectif informe les passagers de la situation au plus vite et, en tout état de cause, au plus tard 30 minutes après l'heure de départ prévue, et communique l'heure de départ estimée dès que cette information est disponible, pour autant que le transporteur aérien ait reçu les coordonnées des passagers conformément aux paragraphes 6 et 7 lorsque le billet a été acheté en passant par un intermédiaire.

6. Lorsque le passager n'achète pas son billet directement auprès du transporteur aérien effectif mais en passant par un intermédiaire établi dans l'Union, cet intermédiaire fournit les coordonnées du passager au transporteur aérien, à condition que le passager lui en ait explicitement donné l'autorisation par écrit. Cette autorisation peut uniquement être donnée par consentement explicite. Le transporteur aérien peut exclusivement utiliser ces coordonnées aux fins de respecter l'obligation d'information au titre du présent article et non à des fins commerciales, et supprime les coordonnées dans un délai de 72 heures après l'exécution du contrat de transport. L'accès aux données à caractère personnel, leur traitement et leur stockage s'effectuent conformément à la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données[24].

7. Un intermédiaire est exempté des dispositions du paragraphe 6 s'il peut prouver l'existence d'une autre système garantissant que le passager sera informé sans que ses coordonnées aient été transmises.».

14. L'article 16 est remplacé par le texte suivant:

«Article 16

Contrôle de l'application

1. Chaque État membre désigne un organisme national chargé de l'application du présent règlement en ce qui concerne les vols au départ d'aéroports situés sur son territoire ainsi que les vols à destination de ces mêmes aéroports et provenant d'un pays tiers. Les États membres notifient à la Commission l'organisme qui a été désigné en application du présent paragraphe.

2. L'organisme national chargé de l'application contrôle attentivement le respect des exigences du présent règlement et prend les mesures nécessaires pour garantir le respect des droits des passagers. À cet effet, les transporteurs aériens et les entités gestionnaires d'aéroport fournissent les documents pertinents à l'organisme national chargé de l'application, à sa demande. Pour l'exercice de ses fonctions, l'organisme national chargé de l'application tient

également compte des informations que lui communique l'organisme désigné conformément à l'article 16 bis. Il peut également décider de mesures d'exécution fondées sur des plaintes de passagers transmises par l'organisme désigné conformément à l'article 16 bis.

3. Les sanctions établies par les États membres pour les violations du présent règlement sont efficaces, proportionnées et dissuasives.

4. Lorsque les organismes désignés conformément aux articles 16 et 16 bis diffèrent, des mécanismes de notification sont mis en place afin d'assurer l'échange d'informations entre les différents organismes en vue d'aider l'organisme national chargé de l'application à s'acquitter de ses tâches de surveillance et de contrôle de l'application, et de permettre à l'organisme désigné conformément à l'article 16 bis de collecter les informations nécessaires pour examiner les plaintes des passagers.

5. Chaque année, au plus tard à la fin du mois d'avril de l'année civile suivante, les organismes nationaux chargés de l'application publient des statistiques concernant leur activité, et notamment les sanctions appliquées.

6. Les transporteurs aériens communiquent leurs coordonnées, pour les questions couvertes par le présent règlement, aux organismes nationaux chargés de l'application des États membres dans lesquels ils exercent leurs activités.»

15. Les articles suivants sont insérés:

«Article 16 bis

Réclamations et plaintes des passagers

1. Au moment de la réservation, les transporteurs aériens fournissent aux passagers des informations sur les procédures de traitement des réclamations et des plaintes qu'ils appliquent en ce qui concerne les droits énoncés dans le présent règlement, et communiquent les adresses de contact auxquelles les passagers peuvent envoyer leurs réclamations et plaintes, notamment par des moyens de transmission électroniques. Le transporteur aérien informe également les passagers du ou des organismes compétents pour le traitement de leurs plaintes.

2. Le passager qui souhaite déposer une plainte auprès du transporteur aérien en ce qui concerne ses droits au titre du présent règlement l'introduit dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle le vol a été effectué ou était prévu. Dans un délai de sept jours après réception de la plainte, le transporteur confirme au passager qu'il a reçu sa plainte. Dans un délai de deux mois après réception de la plainte, le transporteur fournit une réponse complète au passager.

3. Conformément aux dispositions pertinentes de la législation de l'UE et du droit national, chaque État membre désigne un ou plusieurs organismes nationaux chargés de la résolution extrajudiciaire des litiges entre les transporteurs aériens et les passagers en ce qui concerne les droits visés par le présent règlement.

4. Tout passager peut saisir tout organisme désigné en application du paragraphe 3 concernant une violation présumée du présent règlement survenue dans tout aéroport situé sur le territoire d'un État membre ou concernant tout vol à destination d'un aéroport situé sur ce territoire et

provenant d'un pays tiers. Ces plaintes peuvent être soumises au plus tôt deux mois après le dépôt d'une plainte auprès du transporteur concerné, sauf si le transporteur a déjà fourni une réponse définitive à cette plainte.

5. Dans un délai de sept jours après réception de la plainte, l'organisme désigné accuse réception de la plainte et en adresse une copie à l'organisme national chargé de l'application compétent. La réponse définitive est transmise à l'auteur de la plainte dans un délai de trois mois maximum à compter de la date de réception de la plainte. Une copie de la réponse définitive est également transmise à l'organisme national chargé de l'application.

Article 16 ter

Coopération entre les États membres et la Commission

1. La Commission facilite le dialogue entre les États membres concernant l'interprétation et l'application qui sont faites au niveau national du présent règlement par le truchement du comité visé à l'article 16 quater.

2. Les États membres fournissent chaque année un rapport sur leurs activités à la Commission, au plus tard à la fin du mois d'avril de l'année civile suivante. La Commission peut décider des questions à examiner dans ces rapports au moyen d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure visée à l'article 16 quater.

3. Chaque État membre envoie régulièrement à la Commission les renseignements pertinents concernant l'interprétation et l'application au niveau national des dispositions du présent règlement et la Commission les transmet aux autres États membres sous forme électronique.

4. À la demande d'un État membre, ou de sa propre initiative, la Commission examine les dossiers faisant apparaître des différences dans l'application et le contrôle de l'application des dispositions du présent règlement, notamment en ce qui concerne l'interprétation de circonstances extraordinaires; et elle clarifie les dispositions du règlement en vue de favoriser une approche commune. À cet effet, la Commission peut adopter une recommandation après consultation du comité visé à l'article 16 quater.

5. À la demande de la Commission, les organismes nationaux chargés de l'application examinent certaines pratiques soupçonnées d'un ou de plusieurs transporteurs aériens et communiquent leurs constatations à la Commission dans les quatre mois qui suivent la demande.

Article 16 quater

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le comité des droits des passagers, composé de deux représentants de chaque État membre, dont l'un au moins représente un organisme national chargé de l'application. Il s'agit d'un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.».

16. L'article 17 est remplacé par le texte suivant:

«Article 17

Rapport

La Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le 1er janvier 2017, sur le fonctionnement et les résultats du présent règlement, notamment en ce qui concerne l'impact de l'indemnisation en cas de retard important et la limitation de la durée de l'hébergement dans des circonstances extraordinaires de longue durée. La Commission rend également compte du renforcement de la protection des passagers aériens sur les vols en provenance de pays tiers exploités par des transporteurs non communautaires, dans le cadre d'accords relatifs au transport aérien international. Ce rapport est au besoin accompagné de propositions législatives.».

17. L'annexe 1 du présent règlement est ajoutée sous forme d'annexe 1 au règlement (CE) n° 261/2004.

Article 2

Le règlement (CE) n° 2027/97 est modifié comme suit:

1. À l'article 3, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Le transporteur aérien communautaire fournit dans l'aéroport un formulaire de plainte permettant au passager d'introduire immédiatement une plainte concernant la détérioration ou le retard de bagages. Ce formulaire de plainte, qui peut se présenter sous la forme d'un document PIR (Property Irregularity Report: signalement d'une anomalie concernant un bien), est accepté par le transporteur aérien à l'aéroport comme constituant une plainte au titre de l'article 31, paragraphe 2, de la convention de Montréal. Cette possibilité ne porte pas atteinte au droit du passager d'introduire une plainte par d'autres moyens dans les délais fixés par la convention de Montréal.».

2. À l'article 5, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Sans préjudice du paragraphe 1, l'avance n'est pas inférieure à l'équivalent en euros de 18 096 DTS par passager en cas de décès. La Commission est habilitée, au moyen d'un acte délégué conformément à l'article 6 quater, d'adapter ce montant sur la base d'une décision prise par l'Organisation de l'aviation civile internationale en application de l'article 24, paragraphe 2, de la convention de Montréal. Toute adaptation du montant précité modifie également le montant correspondant figurant à l'annexe.».

3. À l'article 6, paragraphe 1, la phrase suivante est ajoutée:

«La Commission est habilitée, au moyen d'un acte délégué conformément à l'article 6 quater, à adapter les montants mentionnés dans l'annexe, à l'exception du montant visé à l'article 5, paragraphe 2, sur la base d'une décision prise par l'Organisation de l'aviation civile internationale en application de l'article 24, paragraphe 2, de la convention de Montréal.»

4. Les articles suivants sont insérés:

«Article 6 bis

1. Lorsqu'ils transportent des fauteuils roulants ou d'autres équipements de mobilité ou équipements d'assistance enregistrés, le transporteur aérien et ses agents offrent à chaque personne à mobilité réduite au sens de l'article 2, point a), du règlement (CE) n° 1107/2006[25] l'option de faire gratuitement une déclaration spéciale d'intérêt au titre de l'article 22, paragraphe 2, de la convention de Montréal, lors de la réservation et au plus tard à la remise des équipements au transporteur.

2. En cas de destruction, de perte ou de détérioration des aides à la mobilité, la responsabilité du transporteur aérien est limitée à la somme déclarée par la personne au moment où les équipements de mobilité enregistrés sont remis au transporteur aérien communautaire.

3. En cas de destruction, de perte, de détérioration ou de retard dans le transport de fauteuils roulants ou d'autres équipements de mobilité ou équipements d'assistance enregistrés, le transporteur aérien communautaire est tenu de payer un montant à concurrence de la somme déclarée par le passager; à moins qu'il prouve que la somme réclamée est supérieure à l'intérêt réel de la personne à la livraison à destination.

Article 6 ter

1. L'organisme national chargé de l'application désigné en vertu de l'article 16 du règlement (CE) n° 261/2004 veille au respect du présent règlement. À cet effet, il contrôle:

- les conditions des contrats de transport aérien;
- l'offre systématique d'une déclaration spéciale d'intérêt pour les équipements de mobilité enregistrés et d'un niveau adéquat d'indemnisation en cas de dommages causés à des équipements de mobilité;
- le paiement des avances en application de l'article 5, paragraphe 1, le cas échéant;
- l'application de l'article 6.

2. Aux fins du contrôle de la protection des passagers à mobilité réduite et des passagers handicapés en cas de détérioration de leurs équipements de mobilité, l'organisme national chargé de l'application examine également et prend en considération les informations relatives aux plaintes concernant des équipements de mobilité présentées aux organismes désignés conformément à l'article 16 bis du règlement (CE) n° 261/2004.

3. Les sanctions établies par les États membres pour les violations du présent règlement sont efficaces, proportionnées et dissuasives.

4. Dans leurs rapports annuels conformément à l'article 16, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 261/2004, les organismes nationaux chargés de l'application publient également des statistiques sur leur activité et sur les sanctions appliquées relativement à l'application du présent règlement.

Article 6 quater

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués est conféré à la Commission sous réserve des conditions fixées au présent article.

2. La délégation de pouvoir visée à l'article 6, paragraphe 1, est conférée à la Commission pour une durée indéterminée à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 6, paragraphe 1, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met un terme à la délégation du pouvoir spécifié dans ladite décision. La révocation prend effet le jour suivant la publication de la décision au Journal officiel de l'Union européenne, ou à une date ultérieure précisée dans ladite décision. Elle n'affecte pas la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.
5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 6, paragraphe 1, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas soulevé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil, ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas formuler d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 6 quinquies

1. Les transporteurs aériens, tout en ayant une totale liberté commerciale pour établir les conditions dans lesquelles ils permettent le transport de bagages, indiquent clairement, lors de la réservation et aux comptoirs d'enregistrement (y compris aux bornes d'enregistrement en libre service), le maximum de bagages autorisés que les passagers ont la permission d'emporter dans la cabine et dans la soute de l'aéronef sur chacun des vols inclus dans leur réservation, en précisant le cas échéant si le nombre de pièces composant ce maximum de bagages autorisés est limité. Lorsque des frais supplémentaires sont demandés pour le transport de bagages, les transporteurs aériens indiquent clairement le détail de ces frais, lors de la réservation et sur demande à l'aéroport.
2. Lorsque des circonstances extraordinaires, telles que des raisons liées à la sécurité ou un changement de type d'aéronef postérieurement à la réservation, empêchent de transporter dans la cabine des pièces de bagage faisant partie des bagages à main autorisés, le transporteur aérien peut les transporter dans la soute de l'aéronef mais sans frais supplémentaires pour le passager.
3. Ces droits n'affectent pas les restrictions relatives aux bagages à main fixées par les règles en matière de sûreté adoptées par l'UE et au niveau international, telles que les règlements (CE) n° 300/2008 et (CE) n° 820/2008.

Article 6 sexies

1. Un transporteur aérien communautaire autorise un passager à transporter un instrument de musique dans la cabine passagers d'un aéronef, sous réserve des règles applicables en matière de sécurité et des spécifications et contraintes techniques de l'aéronef concerné. Le transport d'instruments de musique est accepté dans la cabine d'un aéronef à condition que ces instruments puissent être entreposés en toute sécurité dans un compartiment à bagages en cabine ou sous un siège passager qui s'y prête. Un transporteur aérien peut déterminer qu'un instrument de musique fait partie des bagages à main autorisés d'un passager et qu'il n'est pas

transporté en sus de ces bagages autorisés.

2. Dans le cas où un instrument de musique est trop volumineux pour être entreposé en toute sécurité dans un compartiment à bagages en cabine ou sous un siège passager qui s'y prête, le transporteur aérien peut demander le paiement d'un deuxième billet si cet instrument de musique est transporté comme bagage à main sur un deuxième siège. Lorsqu'un deuxième siège est acheté, le transporteur aérien devrait s'efforcer, dans la mesure du raisonnable, de placer le passager et l'instrument de musique sur des sièges voisins. Sur demande et selon la disponibilité, les instruments de musique sont transportés dans une partie chauffée de la soute d'un aéronef, sous réserve des règles applicables en matière de sécurité, des contraintes liées à l'espace disponible et des spécifications techniques de l'aéronef concerné. Un transporteur aérien indique clairement, dans ses conditions contractuelles, les modalités de transport des instruments de musique et les frais applicables.»

5. L'article 7 est remplacé par le texte suivant:

«Article 7

La Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le 1er janvier 2017, sur le fonctionnement et les résultats du présent règlement. Ce rapport est au besoin accompagné de propositions législatives.»

6. L'annexe du règlement (CE) n° 2027/97 est remplacée par l'annexe 2 du présent règlement.

Article 3

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen

Par le Conseil

Le président

Le président

Annexe 1

Annexe: liste non exhaustive de circonstances considérées comme des circonstances extraordinaires aux fins du présent règlement

1. Les circonstances suivantes sont considérées comme étant extraordinaires:

i) les catastrophes naturelles qui rendent impossible l'exploitation du vol en toute sécurité;

ii) les problèmes techniques qui ne sont pas inhérents à l'exploitation normale de l'aéronef, tels qu'un défaut qui est mis en évidence durant l'exploitation du vol en cause et qui empêche la poursuite normale de l'exploitation, ou un vice de fabrication caché qui est mis au jour par

le fabricant ou par une autorité compétente et qui affecte la sécurité du vol;

iii) les risques liés à la sécurité, les actes de sabotage ou de terrorisme qui rendent impossible l'exploitation du vol en toute sécurité;

iv) les risques sanitaires susceptibles de mettre la vie en danger ou les urgences médicales nécessitant l'interruption ou la déviation du vol en cause;

v) les restrictions liées à la gestion du trafic aérien ou la fermeture de l'espace aérien ou d'un aéroport;

vi) les conditions météorologiques incompatibles avec la sécurité du vol; et

vii) les conflits du travail chez le transporteur aérien effectif ou chez des prestataires de services essentiels tels que les aéroports et les prestataires de services de navigation aérienne.

2. Les circonstances suivantes ne sont pas considérées comme étant extraordinaires:

i) les problèmes techniques inhérents à l'exploitation normale de l'aéronef, tels qu'un problème mis en évidence au cours de l'entretien courant ou pendant la vérification de l'aéronef préalable au vol ou un problème survenant du fait que cet entretien ou cette vérification préalable au vol n'ont pas été effectués correctement; et

ii) l'indisponibilité de l'équipage de conduite ou de l'équipage de cabine (à moins qu'elle soit due à des conflits du travail).

Annexe 2

«ANNEXE

Responsabilité du transporteur aérien à l'égard des passagers et de leurs bagages

La présente note d'information résume les règles de responsabilité appliquées par les transporteurs aériens communautaires comme l'exigent la législation de l'UE et la convention de Montréal.

Indemnisation en cas de décès ou de blessure

Aucune limite financière n'est fixée à la responsabilité, en cas de blessure ou de décès d'un passager causés par un accident à bord de l'aéronef ou au cours de toute opération d'embarquement et de débarquement. Pour tout dommage à concurrence de 113 100 DTS (équivalent approximatif en monnaie locale), le transporteur ne peut exclure ou limiter sa responsabilité. Au-delà de ce montant, le transporteur aérien n'est pas responsable s'il apporte la preuve qu'il n'a pas été négligent ou fautif d'une autre manière, ou que le dommage est uniquement dû à la négligence ou à une autre faute d'un tiers.

Avances

En cas de décès ou de blessure d'un passager, le transporteur aérien doit verser une avance pour couvrir les besoins économiques immédiats dans un délai de quinze jours à compter de l'identification de la personne ayant droit à indemnisation. En cas de décès, cette avance ne

peut être inférieure à 18 096 DTS (équivalent approximatif en monnaie locale).

Retard des passagers

En cas de retard des passagers, le transporteur aérien est responsable des dommages, sauf s'il a pris toutes les mesures raisonnablement envisageables pour les éviter ou s'il était impossible de prendre de telles mesures. La responsabilité en cas de retard des passagers est limitée à 4 694 DTS (équivalent approximatif en monnaie locale).

Perte, détérioration ou retard des bagages

En cas de perte, détérioration ou retard des bagages, le transporteur aérien est responsable des dommages à concurrence de 1 113 DTS (équivalent approximatif en monnaie locale), cette limite d'indemnisation étant applicable par passager et non par bagage enregistré, sauf si une limite plus élevée a été convenue entre le transporteur et le passager au moyen d'une déclaration spéciale d'intérêt. Pour les bagages détériorés ou perdus, le transporteur aérien n'est pas responsable si la détérioration ou la perte est imputable à une qualité ou un défaut inhérents du bagage. Pour les bagages retardés, le transporteur aérien n'est pas responsable lorsqu'il a pris toutes les mesures raisonnablement envisageables pour éviter le dommage découlant du retard des bagages ou s'il était impossible de prendre de telles mesures. Dans le cas de bagages à main, notamment des effets personnels, le transporteur aérien est uniquement responsable si le dommage résulte de sa faute.

Limites de responsabilité plus élevées pour les bagages

Un passager peut bénéficier d'une limite de responsabilité plus élevée en faisant une déclaration spéciale au plus tard au moment de l'enregistrement et en acquittant une redevance supplémentaire au besoin. Cette redevance supplémentaire est fondée sur un tarif en rapport avec les coûts supplémentaires liés au transport et à l'assurance des bagages concernés au-delà de la limite de responsabilité de 1 131 DTS. Le tarif est communiqué aux passagers sur demande. Les passagers handicapés et les passagers à mobilité réduite se voient systématiquement offrir gratuitement la possibilité de faire une déclaration spéciale d'intérêt pour le transport de leurs équipements de mobilité.

Délai de dépôt des plaintes concernant des bagages

En cas de détérioration, retard, perte ou destruction des bagages, le passager concerné doit dans tous les cas se plaindre par écrit auprès du transporteur aérien dès que possible. Le passager doit se plaindre dans un délai de 7 jours pour les bagages détériorés et de 21 jours pour les bagages retardés, dans les deux cas à compter de la date à laquelle les bagages ont été mis à sa disposition. Afin de faciliter le respect de ces délais, le transporteur aérien doit offrir aux passagers la possibilité de remplir un formulaire de plainte à l'aéroport. Ce formulaire de plainte, qui peut également se présenter sous la forme d'un document PIR (Property Irregularity Report: signalement d'une anomalie concernant un bien), doit être accepté par le transporteur aérien à l'aéroport comme constituant une plainte.

Responsabilité respective du transporteur avec lequel un contrat a été conclu et du transporteur effectif

Si le transporteur aérien effectuant le vol n'est pas le même que celui avec lequel un contrat a été conclu, le passager a le droit d'adresser une plainte ou une réclamation à l'un ou à l'autre.

Cela comprend les cas où une déclaration spéciale d'intérêt à la livraison a été convenue avec le transporteur effectif.

Délai de recours

Toute action en dommages et intérêts doit être intentée dans les deux ans suivant la date d'arrivée de l'aéronef, ou suivant la date à laquelle l'aéronef aurait dû atterrir.

Base des règles susmentionnées

Les règles décrites ci-dessus reposent sur la convention de Montréal du 28 mai 1999, mise en œuvre dans la Communauté par le règlement (CE) n° 2027/97 [tel que modifié par le règlement (CE) n° 889/2002 et par le règlement (UE) n° xxx] et par la législation nationale des États membres.».

[1] Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91 (JO L 46 du 17.2.2004, p. 1).

[2] Règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages (JO L 285 du 17.10.1997, p. 1), modifié par le règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002 (JO L 140 du 30.5.2002, p. 2).

[3] COM (2010) 603 du 16 octobre 2010.

[4] Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources, COM(2011) 144 final. Voir page 23: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:FR:PDF>

[5] Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur l'application du règlement (CE) n° 261/2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0174:FIN:FR:PDF>). COM (2011) 174 final.

[6] Résolution du Parlement européen du 29 mars 2012 sur le fonctionnement et l'application des droits établis des personnes voyageant par avion, 2011/2150 (INI), <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=FR&reference=P7-TA-2012-99>

[7] JO C 364 du 18.12.2000, p. 1.

[8] http://ec.europa.eu/transport/passengers/consultations/2012-03-11-apr_en.htm

[9] http://ec.europa.eu/transport/passengers/events/2012-05-30-stakeholder-conference_en.htm

[10] Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans

la Communauté (JO L 293 du 31.10.2008).

[11] Voir les propositions de la Commission:

http://ec.europa.eu/consumers/redress_cons/adr_policy_work_en.htm

[12] JO C du..., p. .

[13] JO C du..., p. .

[14] JO L 49 du 17.2.2004, p. 1.

[15] JO L 285 du 17.10.1997, p. 1; modifié dans le JO L 140 du 30.5.2002, p. 2

[16] COM (2010) 603 final.

[17] JO L 158 du 23.6.1990, p. 59.

[18] JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

[19] Règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages (JO L 285 du 17.10.1997, p. 1), modifié par le règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002 (JO L 140 du 30.5.2002, p. 2).

[20] JO L 293 du 31.10.2008, p. 3.

[21] JO L 158 du 23.6.1990, p. 59.

[22] JO L 204 du 26.7.2006, p. 1.

[23] JO L 293 du 31.10.2008, p. 3.

[24] JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

[25] Règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens, JO L 204 du 26.7.2006, p. 1.

Loi renforçant l'information des voyageurs lors de la commercialisation de titres de transport sur les compagnies aériennes figurant sur la liste noire de l'Union européenne
Loi n° 2013-343 du 24 avril 2013 parue au JO n° 97 du 25 avril 2013

Article L6421-2-1

- Créé par [LOI n°2013-343 du 24 avril 2013 - art. unique.](#)

Toute personne physique ou morale commercialisant un titre de transport sur les vols d'un transporteur aérien effectif figurant sur la liste des transporteurs aériens faisant l'objet dans l'Union européenne d'une interdiction d'exploitation doit informer de manière claire et non ambiguë le passager ou l'acquéreur, si celui-ci n'est pas l'utilisateur du billet, de cette situation et l'inviter à rechercher des solutions de transport de remplacement.

Il lui est indiqué par écrit, avant la conclusion de la vente, qu'il voyagera sur une compagnie figurant sur la liste européenne des transporteurs aériens faisant l'objet dans l'Union européenne d'une interdiction d'exploitation.

Le fait de se livrer ou d'apporter son concours à la commercialisation d'un titre de transport sans respecter les mesures ordonnées en application du présent article est passible d'une amende administrative de 7 500 € par titre de transport, doublée en cas de récidive, sans préjudice des poursuites pouvant être engagées au titre de l'[article 121-3 du code pénal](#).