

La Convention de Montréal relative au transport aérien international

Valérie Bailly-Hascoët
Attachée de recherches à l'IDIT

Ratification par les Etats de l'Union Européenne. - La Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999 et entrée en vigueur le 4 novembre 2003, s'applique depuis le 28 juin 2004 dans treize Etats membres de l'Union Européenne (Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Royaume Uni et Suède) plus la Norvège, qui l'ont ratifiée simultanément le 29 avril. La Grèce et le Portugal l'avaient déjà ratifiée en 2002 et 2003.

En ce qui concerne les pays entrés dans l'Union Européenne le 1^{er} mai 2004, cinq Etats avaient également ratifié cette convention (Chypre, l'Estonie, la République Tchèque, la Slovaquie et la Slovénie). Les autres Etats, mis à part la Pologne, l'ont ratifiée ou y ont adhéré dans le courant de l'année 2004. La Convention est donc entrée en vigueur le 4 juillet 2004 pour Malte, le 7 janvier 2005 pour la Hongrie, le 29 janvier 2005 pour la Lituanie, et le 15 février 2005 pour la Hongrie.

On compte donc désormais la quasi-totalité des Etats de l'Union Européenne parmi les soixante-deux Etats parties (notamment les Etats-Unis, le Canada et le Japon) à la Convention de Montréal. Elle n'impose pas aux Etats parties la dénonciation de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et ne s'appliquera qu'aux transports internationaux aériens réalisés entre Etats l'ayant ratifiée. La Convention de Varsovie et ses protocoles modificatifs demeureront applicables aux transports réalisés soit entre Etats non parties à la Convention de Montréal, soit entre Etats parties à la Convention de Montréal et Etats non parties.

Motivation. - L'adoption d'une nouvelle convention en transport aérien international a été motivée par la nécessité de moderniser et de refondre la Convention de Varsovie et ses instruments connexes. Celle-ci ayant été élaborée au début du développement de l'industrie du transport aérien, elle a fait l'objet au fil du 20^e siècle de plusieurs protocoles modificatifs visant notamment à renforcer la responsabilité des transporteurs aériens et à rehausser les plafonds d'indemnisation.

Certains de ces protocoles ne sont cependant jamais entrés en vigueur faute d'un nombre suffisant de ratifications. Tel est le cas du Protocole de Guatemala City du 8 mars 1971 qui visait notamment à remplacer, pour le transport de passagers, le principe de la responsabilité pour faute présumée, par celui d'une responsabilité absolue ou objective. Si d'autres protocoles sont bien entrés en vigueur, c'est plusieurs décennies après leur adoption, alors même que la future Convention de Montréal était en cours d'élaboration. Ainsi, le Protocole n°4 de Montréal (1975), qui modifie substantiellement le régime de responsabilité du transporteur aérien de fret et introduit une simplification considérable du document de transport (EDI), n'est entré en vigueur que le 14 juin 1998. Ce protocole connaît cependant un certain succès puisque 36 Etats l'ont ratifié depuis le début des années quatre-vingt-dix et qu'il lie aujourd'hui cinquante-trois Etats dont les Etats-Unis.

En 1996, l'entrée en vigueur des Protocoles n°1 et 2 de Montréal (1975) avait permis de rehausser les plafonds d'indemnisation de la Convention de Varsovie et de les convertir en DTS (ils étaient jusqu'alors fixés en francs-or). Mais cette hausse des plafonds d'indemnisation était restée trop modeste. Les compagnies aériennes avaient d'ailleurs depuis longtemps, sous la pression de leurs gouvernements, conclu des accords visant à rehausser substantiellement ces plafonds pour le transport de passagers, voire à les supprimer (Accord CAB n°18900 du 4 mai 1966 couvrant les transports en provenance ou à destination des Etats-Unis ; Accord des compagnies aériennes japonaises en 1992, initiative australienne en 1995). En 1995, 122 compagnies aériennes membres de l'International Air Transport Association (IATA) conclurent l'Accord de Kuala Lumpur dont les dispositions préfigurèrent le contenu de la Convention de Montréal. de 1999. En Europe, le relèvement des limites de responsabilité par les compagnies aériennes suscita l'adoption du règlement européen n°2027/97 du 9 octobre 1997 *relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident* (JOCE L 285 du 17/10/1997, modifié par le Règl. n°889/2002 du 13 mai 2002, JOCE L 140 du 30/05/2002).

Face à ces initiatives, qui aboutissaient à une diversification des régimes et à l'obsolescence de la Convention de Varsovie, il est devenu urgent d'adopter un nouvel instrument international permettant le retour à un régime homogène de responsabilité. Les rédacteurs de la Convention de Montréal ont tenté de concilier les acquis du régime varsovien, les exigences contemporaines de l'industrie du transport aérien et une meilleure prise en compte des intérêts des passagers. Nous en présentons ci-après les principales dispositions.

Documents de transport : introduction des procédures électroniques. – La Convention de Montréal consacre un allègement et une modernisation du contenu des documents de transport. Sous l'empire des dispositions de la Convention de Varsovie, l'émission d'un document de transport et l'apposition sur celui-ci de certaines mentions étaient impératives, sous peine d'ôter au transporteur le droit de se prévaloir des dispositions de la convention excluant ou limitant sa responsabilité. Ce formalisme pesant pour les opérateurs n'avait plus de réelle justification, et avait en outre engendré dans certains Etats une interprétation jurisprudentielle allant au-delà des exigences posées par la convention.

Comme l'avait déjà fait pour le fret le Protocole n°4 de Montréal (1975) entré en vigueur en 1998, la Convention de Montréal met fin à ce formalisme de façon générale, pour le fret et les passagers. Désormais, l'absence des quelques mentions qui doivent encore figurer sur les documents de transport n'est plus sanctionnée par une responsabilité illimitée du transporteur aérien. D'autre part, la convention autorise la substitution du titre de transport par tout autre moyen (électronique) constatant les indications relatives au transport à exécuter. Le transporteur n'est tenu que d'offrir de délivrer au passager un document écrit constatant les indications qui y sont consignées, ou de délivrer à l'expéditeur, sur sa demande, un récépissé de marchandises.

Mort ou lésion corporelle : une responsabilité « à double détente ». – Alors que sous l'empire de la Convention de Varsovie, le transporteur aérien pouvait, par la preuve de sa « due diligence », échapper à toute indemnisation en cas d'accident ou de lésion corporelle causés par un accident, la Convention de Montréal instaure, pour les dommages inférieurs à 100 000 DTS par passager, une responsabilité absolue ou objective. Dans un tel système, le transporteur est responsable du seul fait que le dommage s'est produit au cours du transport aérien, sans que la victime ait à prouver une faute ou que le transporteur puisse se libérer en justifiant des mesures nécessaires prises pour éviter le dommage. L'article 21§1 de la convention prévoit ainsi que pour les dommages ne dépassant pas 100 000 DTS par passager, le transporteur ne peut exclure ou limiter sa responsabilité. Le but d'un tel régime de responsabilité est d'éviter, en deçà d'une certaine limite, les contentieux judiciaires. La convention introduit une seule exception : le transporteur peut prouver, pour exclure ou limiter sa responsabilité, que « la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable du passager a causé le dommage ou y a contribué » (art. 20).

A partir d'un dommage égal à 101 000 DTS, on retrouve le principe d'une responsabilité pour faute présumée, tel qu'il existe dans la Convention de Varsovie mais sous une formulation différente. Pour voir sa responsabilité écartée, le transporteur doit démontrer que le dommage n'est pas dû à sa négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable, ou bien encore que le dommage résulte uniquement de la faute d'un tiers. Le transporteur bénéficie également de l'article 20 qui lui permet de voir sa responsabilité écartée ou atténuée s'il démontre la faute contributive de la victime. A défaut de telles preuves, la responsabilité du transporteur devient illimitée puisque la Convention ne prévoit aucun plafond d'indemnisation.

Notons, en ce qui concerne la première cause d'exonération (l'absence de négligence, d'acte ou d'omission préjudiciable), qu'à l'instar de la jurisprudence rendue sous l'empire de la Convention de Varsovie, le transporteur sera sans doute contraint de prouver, dans un premier temps, quelle a été la cause du dommage et de démontrer, dans un second temps, que sa « due diligence » le rend étranger à cette cause.

Dommages aux marchandises : reprise des principes du Protocole n°4 de Montréal. – Le nouveau régime de responsabilité du transporteur aérien à l'égard des marchandises a l'avantage de s'apparenter à celui qui existe déjà dans les autres conventions internationales relatives au transport de marchandises. Il s'appliquait d'ailleurs déjà depuis 1998 aux transporteurs des Etats Parties au Protocole n°4 de Montréal. Une présomption de responsabilité pèse sur le transporteur. Celui-ci s'en exonère par la preuve de l'existence de l'une des causes exonératoires énoncées par la Convention :

nature ou vice propre de la marchandise, emballage défectueux, fait de guerre ou conflit armé, acte de l'autorité publique.

A défaut d'une telle démonstration, l'indemnisation due par le transporteur ne pourra dépasser 17 DTS par kg (20,33 € au cours du 16/07/2004), sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison. Il y a lieu de relever une différence notable par rapport aux autres conventions internationales relatives au transport : ni le dol ni la faute inexcusable du transporteur ou de ses préposés, n'ont pour effet d'écartier cette limite d'indemnisation. L'infranchissabilité de cette limite permet au transporteur de connaître ses risques sans craindre d'être surpris par une demande en réparation d'un montant imprévisible lors de la conclusion du contrat.

Dommages aux bagages : élévation substantielle des plafonds. – Comme dans la Convention de Varsovie, le transporteur est présumé responsable des dommages ou pertes subis par les bagages enregistrés. Il s'exonère par la preuve que le dommage résulte de la nature ou du vice propre des bagages (art. 17§2) et, bien sûr, par la faute de la victime. Quand aux bagages non enregistrés, il n'est responsable que du dommage résultant de sa faute ou de celle de ses préposés ou mandataires. Qu'il s'agisse de bagages enregistrés ou non, sa responsabilité est limitée à 1 000 DTS (1 195 €), sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison pour les bagages enregistrés. Cela représente une augmentation importante du plafond par rapport à ceux de la Convention de Varsovie amendée par les Protocoles n°1 et 2 de Montréal, qui fixait les plafonds à 17 DTS/kg pour les bagages enregistrés, soit environ 406 € pour un bagage de 20 kg, et à 332 DTS par passager pour les bagages non enregistrés, soit environ 397 €.

Retard : des plafonds spécifiques. – On retrouve, pour ce chef de responsabilité, le principe de la responsabilité pour faute présumée, tel qu'il existe dans les articles 19 et 20 de la Convention de Varsovie. Les auteurs de la Convention de Montréal ont en effet conservé la même formule : « 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 » (art. 19). L'exonération prévue à l'article 20 (faute de la victime) étant générale, le transporteur peut également s'en prévaloir.

En ce qui concerne les limitations de réparation, la Convention de Montréal prévoit des plafonds spécifiques pour le retard, ce que ne fait pas la Convention de Varsovie. En cas de dommage résultant d'un retard subi par un passager, la responsabilité du transporteur est plafonnée à 4 150 DTS par passager (4 961 €). Elle est limitée 1 000 DTS pour les bagages (enregistrés ou non) et à 17 DTS par kg pour les marchandises. La déclaration spéciale d'intérêt à la livraison (pour les marchandises et les bagages enregistrés) écarte ces plafonds. Le dol et la faute inexcusable du transporteur, de ses préposés et mandataires, ont également pour effet de faire échec à ces limitations, excepté dans le cas des marchandises pour lesquelles le plafond demeure infranchissable.

Affrètement : incorporation des principes de la Convention de Guadalajara. – L'incorporation dans la Convention de Montréal des principes de la Convention de Guadalajara du 18 septembre 1961 (*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*), est pleinement justifiée dans la mesure où le recours à l'affrètement d'aéronefs par les compagnies aériennes ou par les agences de voyages est aujourd'hui une pratique courante. Aussi, les passagers des avions affrétés devraient être garantis de bénéficier des recours et indemnités offerts par la Convention de Montréal, quelle que soit la partie avec laquelle ils contractent. L'article 40 soumet le transporteur contractuel et le transporteur de fait aux dispositions de la convention, le premier pour la totalité du transport envisagé dans le contrat, le second seulement pour le transport qu'il effectue (art. 40).

Une cinquième compétence en cas de mort ou de lésion corporelle. – L'ajout d'une cinquième compétence aux quatre compétences traditionnelles de la Convention de Varsovie (tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation, du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, du lieu de destination) était la condition *sine qua non* pour que les Etats-Unis acceptent de signer une nouvelle convention internationale. Dans une formule lourde et complexe témoignant de la réticence de certaines délégations à l'insertion de cette nouvelle compétence, l'article 33§2 prévoit la compétence du tribunal de l'Etat partie où le passager a sa résidence principale et permanente au moment de l'accident. D'autres conditions sont posées : 1°) le

transporteur doit exploiter des services de transport aérien vers ou à partir de cet Etat, soit avec ses propres aéronefs soit avec les aéronefs d'un autre transporteur en vertu d'un accord commercial. Il doit s'agir d'un accord autre qu'un accord d'agence conclu entre des transporteurs et portant sur la prestation de services communs de transports aériens de passagers (accord de code sharing) ; 2°) le transporteur doit mener dans cet Etat 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. Les conditions posées par cette disposition, mais surtout leur interprétation, suscitent de nombreuses interrogations et laissent augurer une jurisprudence fournie et sans doute hétérogène (v. Michel G. Folliot, La modernisation du système varsovien de responsabilité du transporteur, *Revue Française de Droit Aérien* 1999, n°4, p.409 ; Sean Gates, La Convention de Montréal de 1999, *ibid*, p. 439).

Paiements anticipés. – La Convention prévoit en faveur des victimes d'accidents aériens et de leurs familles, le versement d'avances aux personnes physiques afin de leur permettre de subvenir à leurs besoins économiques immédiats. Une telle obligation doit néanmoins être prévue par la législation du pays du transporteur (art. 28). Cette condition est remplie pour les transporteurs communautaires puisque le règlement (CE) n°2027/97 modifié leur impose de verser, au plus tard quinze jours après que la personne physique ayant droit à indemnisation a été identifiée, une avance lui permettant de faire face à ses besoins immédiats, en proportion du préjudice matériel subi. Cette avance ne peut être inférieure à l'équivalent de 16 000 DTS par passager en cas de décès (Règl., art. 5).

Assurance. – Les Etats Parties doivent exiger que leurs transporteurs contractent une assurance suffisante pour couvrir la responsabilité qui leur incombe. La preuve d'une assurance suffisante peut même être exigée de la part des transporteurs étrangers qui exploitent des services à destination d'un Etat partie. En Europe, le règlement (CE) n°785/2004 du 21 avril 2004 (JOCE L 138 du 30/04/2004) établit le cadre juridique fixant les conditions d'assurance et les montants minimaux à respecter par les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs tant communautaires que des pays tiers (à compter du 1^{er} mai 2005) pour être autorisés à exploiter des services à l'intérieur, à destination ou en provenance de la Communauté ou à survoler le territoire des Etats membres assujetti au traité. Ces exigences relatives à l'assurance concernent leur responsabilité envers les passagers, les bagages, le courrier, les marchandises et les tiers.

Révision des limites. – La Convention prévoit que les limites de responsabilité qu'elle instaure seront révisées par le depositaire tous les cinq ans, la première révision devant intervenir à la fin de l'année 2008 et sous certaines conditions liées à la mesure du taux d'inflation. Une révision volontaire peut intervenir à tout moment si le coefficient pour inflation prévu par la convention dépasse 30% depuis la révision précédente (ou l'entrée en vigueur) et qu'un tiers des Etats désire une révision.

Conclusion. – En 1997, alors que la révision de la Convention de Varsovie était en cours au sein de l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI), le Conseil de l'Union Européenne a adopté le règlement (CE) n°2027/97 modifié *relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages* (JOCE L 285 du 17 oct. 1997). Ce règlement a eu notamment pour effet d'appliquer aux transporteurs aériens communautaires, qu'ils effectuent des transports internationaux ou internes, un régime de responsabilité proche de celui qui sera finalement inséré en 1999 dans la Convention de Montréal (responsabilité objective pour les dommages inférieurs à 100 000 DTS combinée à une exclusion de responsabilité en cas de faute du voyageur). Suite à l'adoption de la Convention de Montréal, le règlement n°2027/97 a été modifié en 2002 (Règl. n°889/2002 du 13 mai 2002, JOCE L 140 du 30 mai 2002). Cette modification rend applicables les dispositions de la Convention de Montréal, à compter du 28 juin 2004 (date d'entrée en vigueur de la convention pour la Communauté et pour les Etats membres l'ayant ratifiée), aux transports aériens effectués sur le territoire d'un seul Etat membre.