

Fiche Convention de Montréal

La convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999 entre les Etats membres de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), est entrée en vigueur au plan international le 4 novembre 2003 pour les premiers Etats parties l'ayant ratifiée.

En ce qui concerne l'ensemble des Etats membres de l'Union européenne, elle est applicable depuis le 28 juin 2004.

Cette nouvelle convention internationale a *modernisé le régime juridique régissant la responsabilité civile des transporteurs aériens en cas de dommages causés aux passagers, à leurs bagages et aux marchandises à l'occasion d'un transport aérien international*. Elle est destinée à remplacer à terme la Convention de Varsovie, plus ancienne.

La Convention de Varsovie, qui remonte au 12 octobre 1929, a été successivement complétée et amendée par de nombreux protocoles ou accords, donnant lieu à un système juridique complexe et peu clair au plan du droit international des transports aériens. En outre, cette Convention est jugée, depuis de nombreuses années, inéquitable à l'égard des passagers en raison du faible plafond de responsabilité du transporteur aérien qu'elle prévoit en cas d'accident et qui ne correspond plus à l'évolution économique actuelle : 8 300 DTS¹ (droits de tirage spéciaux - soit environ 10 400 euros²), plafond porté à 16 600 DTS (environ 20 800 euros) par le protocole modificatif de la Haye de 1955.

La convention de Montréal vise à remédier aux nombreux inconvénients suscités par cette fragmentation et inadaptation des textes, en unifiant et actualisant les dispositions pertinentes des instruments antérieurs pour mieux intégrer les évolutions qu'a connues le secteur du transport aérien au cours de ces dernières années *tout en améliorant très sensiblement le régime d'indemnisation des passagers aériens, notamment en cas d'accident*. L'élaboration de cette convention a permis de réaliser un équilibre satisfaisant entre les besoins et les intérêts de tous les partenaires de l'aviation civile internationale, les Etats, les passagers et les transporteurs.

¹ DTS ou droit de tirage spécial ; unité monétaire internationale composé d'un panier pondéré de 5 grandes devises nationales (dollar, euro, yen, livre sterling et, depuis octobre 2016, yuan ou renmimbi chinois). Les DTS peuvent être échangés contre des devises librement utilisables.

² Au 23/04/2020 (1 DTS = 1, 254 €).

I/ Les principales dispositions du régime adopté en 1999 sont les suivantes :

Une des principales caractéristiques de cet instrument juridique réside dans l'instauration du principe de responsabilité civile illimitée du transporteur aérien ***en cas de dommages corporels***.

La Convention de Montréal prévoit dorénavant en la matière un système à « double niveau » :

- un ***premier niveau*** qui fixe une responsabilité objective de plein droit, la responsabilité du transporteur aérien étant ***automatiquement engagée***, sauf preuve d'une faute de la victime, jusqu'à concurrence de 100 000 DTS. Dans le cadre du processus de révision périodique prévu par la convention, ce montant a été successivement porté à 113 100 DTS au 30 décembre 2009, puis à ***128 821 DTS*** (soit approximativement 161 500 euros³) pour les transports aériens internationaux relevant de cette convention, réalisés ***à compter du 28 décembre 2019*** ;
- un second niveau, basé sur la présomption de faute du transporteur, ***sans limite de responsabilité***, le transporteur aérien étant tenu de réparer à hauteur du préjudice subi s'il n'est pas en mesure de prouver qu'il n'a commis aucune négligence.

L'obtention d'une indemnisation sans de longues poursuites judiciaires devrait par conséquent être facilitée dans la mesure où il n'est désormais plus nécessaire au passager (ou à ses ayants droit en cas de décès), dont le transport international relèverait de cette convention, de prouver la faute inexcusable du transporteur pour obtenir la réparation intégrale des préjudices subis, comme c'est le cas avec le régime instauré par la convention de Varsovie.

D'autres dispositions de la convention de Montréal s'avèrent également ***favorables*** aux passagers :

- ***En cas d'accident***, les Etats peuvent demander au transporteur de faire des ***paiements anticipés*** (avance de premier secours) pour aider les victimes ou leurs ayants droit à subvenir à leurs besoins économiques immédiats ;
- En cas de ***mort ou de lésion corporelle*** d'un passager, les actions en responsabilité à l'encontre du transporteur ***peuvent***, sous certaines conditions, ***être intentées dans le pays*** où, au moment de l'accident, le passager avait sa ***résidence*** principale et permanente ;
- Les ***plafonds d'indemnisation*** ont été ***relevés pour ce qui concerne les dommages, retards ou pertes de bagages***. Ainsi, au plafond de 17 DTS par kilo prévu dans le cadre de la convention de Varsovie pour les bagages enregistrés, a été substitué un ***plafond global*** par sinistre dont le montant, initialement fixé à 1 000 DTS puis porté à 1 100 DTS au 30

³ Rappel, 1 DTS = 1, 254 € au 23/04/2020

décembre 2009, s'élève désormais à **1 288 DTS** (soit 1 615 euros) *depuis le 28 décembre 2019*.

La responsabilité du transporteur aérien, en cas de dommage résultant d'un **retard dans l'acheminement des passagers**, a quant à elle été limitée dans la nouvelle convention à la somme de 4 150 DTS, montant successivement porté à 4 694 DTS au 30 décembre 2009 puis à **5 346 DTS** (environ 6 704 euros) *depuis le 28 décembre 2019*.

Enfin, et ce afin de garantir l'indemnisation des victimes, **les transporteurs aériens sont maintenant soumis au plan mondial à une obligation et preuve d'assurance**.

II/ Le champ d'application du dispositif adopté en 1999

La convention de Montréal, qui compte 136 Etats parties en avril 2020, régit les transports aériens internationaux **entre les seuls Etats l'ayant ratifiée**.

Elle est donc appelée à **coexister avec la convention de Varsovie**, qui compte 152 Etats parties et qui continuera à régir les transports internationaux entre les Etats parties à la convention de Montréal et ceux n'ayant pas encore ratifié cette dernière convention.

Cette dualité de régime au plan international ne devrait pas, cependant, affecter les droits des passagers aériens voyageant sur les liaisons internationales assurées par des transporteurs aériens titulaires d'une licence d'exploitation délivrée par un Etat membre de l'Union européenne en application de la législation communautaire.

Il convient tout d'abord de rappeler à cet égard que les principales innovations de la Convention de Montréal avaient déjà été précédemment introduites dans l'ordre juridique communautaire du fait de l'adoption du **règlement (CEE) n° 2027/97 du 9 octobre 1997**, relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident. Ce texte communautaire prévoyait en effet les principes de déplafonnement de la responsabilité du transporteur aérien et d'instauration d'une responsabilité objective de plein droit jusqu'à hauteur de 100 000 DTS, qui ont été repris dans la Convention de Montréal.

Par ailleurs, la perspective d'une ratification de la Convention de Montréal par les Etats membres de l'Union européenne avait motivé, dès le début des années 2000, une modification du règlement précité n° 2027/97 afin de l'aligner sur les dispositions de la future convention internationale en ce qui concerne le **transport aérien des passagers et de leurs bagages** ou pour le compléter sur certains points. Les travaux engagés à cette fin ont ainsi abouti à **l'adoption du règlement modificatif n° 889/2002 du 13 mai 2002, qui est applicable depuis le 28 juin 2004**,

date d'entrée en vigueur de la Convention de Montréal pour la Communauté (devenue l'Union européenne).

Les montants indiqués dans l'annexe à ce règlement, qui correspondent à ceux initialement fixés pour les limites de responsabilité établies par la Convention de Montréal, devront donc donner lieu à une mise à jour matérielle pour tenir compte des relèvements successifs de ces limites dans cette convention, relèvements au demeurant applicables de plein droit au niveau européen.

Le dispositif instauré au plan communautaire *régit tant les transports domestiques à l'intérieur de chaque Etat membre que les transports aériens internationaux à l'intérieur ou à l'extérieur de l'Union européenne, dès lors qu'ils sont assurés par des compagnies aériennes de transport public relevant de l'un ou l'autre des Etats membres.*

En cas de dommages corporels à la suite d'un accident à bord d'un appareil exploité par un transporteur aérien communautaire, il prévoit notamment le **versement obligatoire** au passager victime ou à ses ayants-droit d'une avance de premier secours dont le montant minimal doit s'élever à **16 000 DTS** (correspondant à une somme d'environ 20 000 euros).

III/ Interprétation de la convention de Montréal de 1999 au sein de l'UE

Dans le cadre de l'interprétation de la convention de Montréal, qui fait partie de l'ordre juridique communautaire en raison de sa ratification tant par l'ensemble des Etats membres de l'Union européenne que par l'Union européenne elle-même, en qualité d'organisation régionale d'intégration économique, la Cour de Justice de l'Union européenne (CJUE) a été amenée à définir certaines notions figurant dans ce traité international ou à trancher la manière dont il convenait de comprendre ou d'appliquer quelques-unes de ses dispositions.

La plupart des affaires qui lui ont été soumises jusqu'à présent ont concerné des dommages aux bagages enregistrés ou des dommages corporels aux passagers transportés.

En matière de dommages causés aux bagages, la Cour a considéré que la notion de préjudice figurant dans la convention de Montréal devait être interprétée comme couvrant tant le dommage matériel que le dommage moral subi en raison de la perte de bagages enregistrés.

La Cour a par ailleurs estimé, lorsque plusieurs passagers voyagent ensemble et enregistrent conjointement leurs bagages communs, qu'un droit individuel à indemnisation à hauteur de la limite de responsabilité applicable dans le cadre de la convention de Montréal, en cas de perte de bagages, est également reconnu au passager qui réclame une indemnisation au titre de la

perte d'un bagage enregistré au nom d'un des autres passagers voyageant avec lui dès lors que le bagage perdu contenait effectivement des effets appartenant à ce passager réclamant.

En cas de perte partielle ou de dégradations de bagages enregistrés, la Cour a également précisé qu'une réclamation formulée par téléphone dans les délais prescrits auprès d'un préposé du transporteur aérien, et enregistrée par ce dernier sous forme écrite ou électronique dans le système informatique de ce transporteur aérien, répondait à l'exigence posée par la convention de Montréal de formulation d'une protestation sous forme écrite et sous certains délais.

Enfin, s'agissant des dommages corporels subis, la Cour a notamment jugé que le transporteur aérien est responsable des lésions corporelles occasionnées à un passager et résultant du renversement au cours d'un vol d'un gobelet de café chaud servi par le personnel de bord.