Cet article est extrait de
Revue française de droit aérien et spatial vol. 278 - 2016-2 p. 129 et s.

BIBLIOGRAPHIE DE DROIT AERIEN

Le transport international aérien de passagers, Olivier Cachard, Collection Les Livres de poche de l'Académie de droit international de la Haye, déc. 2015, 290 pages[1].

L'ouvrage du professeur Olivier Cachard1[2] publié en décembre 2015 dans la collection des livres de poche de l'Académie de droit international de La Haye apporte une contribution décisive à l'étude du droit du transport aérien de passagers, envisagé sous tous ses aspects. Structuré autour de six chapitres, il traite à la fois de l'uniformisation du droit international aérien, ainsi que des accidents et incidents aériens envisagés sous l'angle de la juridiction internationalement compétente et du droit qui leur est applicable. Enfin, le dernier chapitre regroupe une série de développements consacrés aux Conventions de Varsovie (1929) et de Montréal (1999).

L'uniformisation du droit international aérien privé réside dans les caractéristiques de ces deux conventions, conclues pour être d'application directe (*self-executing*) dans les ordres juridiques des Etats parties et qui ont institué un régime impératif protecteur du passager auquel il ne peut être dérogé qu'*in favorem.* Elle s'explique dans une large mesure par le caractère universel de l'aviation civile, l'affirmation de la souveraineté de l'Etat sur son espace aérien et son interventionnisme tout au long du 20ème siècle, ainsi que par le rôle croissant des organisations régionales d'intégration économique, notamment avec l'Union européenne. Cette unification a ensuite bénéficié directement aux passagers et aux compagnies aériennes. L'auteur souligne ensuite la montée en puissance des systèmes normatifs des Etats-Unis ou de l'Union européenne qui, en réalisant une unification régionale, contribue aussi à une érosion du droit privé aérien. Néanmoins, ni la convention de Varsovie - qui lie encore aujourd'hui 152 Etats parties - ni la Convention de Montréal ne formulent de règles relatives à la reconnaissance ou à la force exécutoire des jugements rendus en matière de droit aérien. Il convient donc de se reporter au droit international privé de l'Etat requis et, selon l'origine du jugement, d'appliquer les règles nationales ou éventuellement de l'UE s'il s'agit de la circulation d'un jugement rendu dans un Etat membre. Selon la qualification de la question de droit faisant l'objet de la demande, le passager devra se fonder soit sur les *fors* alternatifs du droit uniforme si la Convention de Varsovie ou la Convention de Montréal est applicable, soit en Europe, sur les *fors* optionnels du droit de l'Union si la question ne relève pas du champ des conventions.

Après avoir relevé que l'évolution du système de la Convention de Varsovie est caractérisée par une réduction progressive des moyens de défense mis à la disposition du transporteur, Olivier Cachard aborde les thèmes de la responsabilité du transporteur aérien en cas d'accident ou d'incident, exposés avec la plus grande clarté. En droit privé aérien, l'incident désigne une hypothèse ne relevant pas de

[1] Collection diffusée par les éditions A.Pedone, ouvrages disponibles à la librairie Pedone.
[2] Professeur agrégé de droit privé, ancien doyen de la Faculté de droit de Nancy, Avocat à la Cour d'appel de Metz, Arbitre à la Chambre arbitrale maritime de Paris.

© éditions A.Pedone - www.pedone.info 13 rue soufflot 75005 Paris – France.
Toute reproduction autre qu'au sein de la revue doit être demandée auprès de l'éditeur.

Cet article est extrait de
Revue française de droit aérien et spatial vol. 278 - 2016-2 p. 129 et s.

l'accident ayant provoqué la lésion corporelle ou le décès du passager au sens de l'article 17 des Conventions de Varsovie et de Montréal. Il est relatif à l'obligation de célérité du transporteur, à l'obligation d'information et d'assistance du passager, ou encore à l'obligation du transporteur de déplacer les bagages. Alors que l'accident visé à l'article 17 obéit à un régime uniforme institué par la Convention, les incidents sont, selon les hypothèses, régis par la Convention, par le règlement ou par le droit national. Sont soumises à l'article 19 de la Convention, les actions en réparation du dommage causé par un retard. Sont encore soumises à l'article 22 de la Convention les actions en réparation du dommage causé par la destruction, la perte, l'avarie ou le retard des bagages. En revanche, les actions en inexécution du contrat de transport aérien relèvent du droit commun. Constatant que les passagers aériens subissaient trop fréquemment les inconvénients liés à un retard important, à une annulation ou à un refus d'embarquement pour surréservation, le législateur de l'Union européenne a adopté 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***.** Cette norme de droit matériel est directement applicable dans les 28 Etats membres, sur la base de ses propres critères d'applicabilité et sans désignation préalable d'une règle de conflit de lois. La Commission a entamé le processus de révision de ce texte en mars 2013, contribuant ainsi à la consolidation de la jurisprudence de la Cour de Justice issue de l'arrêt *Sturgeon* du 19 novembre 2009.

Après son succès initial dans le premier 20ème siècle, partagé avec le droit du transporteur maritime, l'unification du droit du transport aérien de passagers et de marchandises s'est poursuivie par la Convention de Montréal qui complète le régime institué à Varsovie soixante-dix ans plus tôt. Avec la réussite confirmée de la Convention de Montréal, l'OACI a pu accroître avec succès sa légitimité qui n'est pas limitée aux seules questions de sûreté et sécurité aériennes. La Convention de Varsovie et, après elle, la Convention de Montréal n'échappent pas aux effets « désunificateurs » d'une approche juridictionnelle régressive privilégiant trop la *lex fori* (la loi du tribunal saisi). Mais la pression *lex foriste* est parfois moins explicite quand elle se traduit pas une interprétation conduite *lege fori* des concepts non définis par la convention. Sous réserve de l'exclusion explicite des *punitive damages*, la question du caractère réparable du dommage psychique offre une illustration de la possible érosion du droit aérien international.

L'auteur ne manque pas de retracer les mutations profondes du transport aérien de passagers au travers de sa massification avec l'essor des capacités des aéronefs, sa mondialisation avec l'essor de leurs rayons d'action, ainsi que sa technicisation croissante. Il souligne également le défi de l'articulation des ordres juridiques en matière aérienne, où coexistent tout à la fois l'ordre juridique international, ceux, intégrés, de l'Union européenne ou des organisations régionales économique sans oublier les ordres juridiques nationaux. Il en résulte une multiplication des droits du passager aérien et une transformation durable du caractère du droit aérien international.

Pascal M. Dupont

© éditions A.Pedone - www.pedone.info 13 rue soufflot 75005 Paris – France.
Toute reproduction autre qu'au sein de la revue doit être demandée auprès de l'éditeur.