

**Dalloz actualité 11 décembre 2023**

## Notion de transport international au sens de la Convention de Montréal

**CJUE 16 nov. 2023, aff. C-283/22****Xavier Delpech, Rédacteur en chef de la Revue trimestrielle de droit commercial**

### Résumé

La Convention de Montréal du 28 mai 1999 ne saurait fonder un droit à indemnisation au bénéfice des ayants-droit d'une personne qui, lors de sa participation à une formation spécialisée des membres du corps des pompiers et secouristes, réalisée dans la zone militaire d'un aéroport d'un État partie, est décédée en raison de la chute d'un hélicoptère exploité par des services de police, alors qu'elle se trouvait accrochée à un câble de treuil relié à cet hélicoptère, dès lors qu'une telle situation ne saurait être qualifiée de « transport international » ou de « transport effectué par l'État ».

Lorsqu'il est question d'une demande d'indemnisation pour annulation, retard important, voire refus d'embarquement – hypothèse à laquelle la Cour de justice de l'Union européenne a été récemment confrontée (CJUE 26 oct. 2023, *LATAM Airlines Group*, aff. C-238/22, Dalloz actualité, 16 nov. 2023, obs. X. Delpech ; D. 2023. 1900) –, c'est le règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 sur les droits des passagers aériens qu'il faut mobiliser. Si, à l'inverse, cette demande fait suite au décès ou à la lésion corporelle d'un passager, c'est la Convention de Montréal du 28 mai 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international qui doit normalement être invoquée. Encore faut-il qu'elle soit applicable. Or, ses conditions d'application sont subtiles. L'arrêt du 16 novembre 2023, rendu à propos d'un accident d'hélicoptère, permet de nous en rendre pleinement compte.

Les faits de l'espèce méritent d'être brièvement exposés. Une personne, ayant semble-t-il la qualité de secouriste, est décédée lors de la chute d'un hélicoptère, dont le propriétaire et exploitant était le ministère de l'Intérieur de la République slovaque, survenue dans la zone militaire d'un aéroport, dans le cadre d'une formation spécialisée des membres du corps des pompiers et secouristes. Cette formation comprenait précisément un entraînement sur cet hélicoptère, destiné à l'évacuation et au sauvetage de personnes en terrain difficile au moyen d'un treuil embarqué. Au moment de cette chute, ledit hélicoptère se trouvait en vol stationnaire. Une demande d'indemnisation a été formée par les ayant-droit de la victime, en réparation du préjudice moral subi du fait de ce décès. Ils invoquent, en appui de leur demande, tant la Convention de Montréal que le règlement (CE) n° 785/2004 du 21 avril 2004 fixant la couverture d'assurance minimale à l'égard des passagers pour l'exploitation non commerciale d'un aéronef dont la masse maximale au décollage est inférieure ou égale à 2 700 kilogrammes. Ces textes seraient, selon eux, applicables et prévaudraient sur le droit interne slovaque, dès lors que, d'une part, la victime aurait eu la qualité de « passager » et, d'autre part, l'hélicoptère constituerait une méthode spécifique d'embarquement. De leur côté, le ministère de l'Intérieur slovaque et l'assureur de l'hélicoptère contestent l'application de ces dispositions.

Un contentieux a dès lors éclaté devant une juridiction slovaque, même si, parallèlement, les ayant droit de la victime ont été indemnisés par l'État à hauteur d'environ 70 000 €, conformément à la réglementation slovaque relative à la sécurité sociale des membres du corps des pompiers et secouristes, et qu'une somme de 30 000 €, provenant de la réserve du ministère de l'Intérieur de la République slovaque, leur a été versée à titre exceptionnel. Cette juridiction a préféré surseoir à statuer et saisir la Cour de justice par voie préjudicielle, compte tenu des doutes quant à l'application tant de la Convention de Montréal que du règlement (CE) n° 785/2004, textes qui, tous deux, fondent la demande d'indemnisation.

1. S'agissant, tout d'abord, de la Convention de Montréal, l'article ici invoqué est l'article 17 qui énonce : « 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 ».

Pour que ce texte puisse être mobilisé, encore faut-il que l'accident se soit produit au cours d'un transport aérien entrant

dans le champ de la Convention de Montréal. Conformément à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, cette Convention « s'applique à tout transport international de personnes, de bagages ou de marchandises effectué par aéronef », y compris lorsque ce transport est gratuit et effectué par une entreprise de transport aérien. Cet article définit ensuite, à son paragraphe 2, la notion de « transport international » comme « 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 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 », et précise que 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 [cette] convention ». Puis l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, de ladite convention prévoit que celle-ci s'applique aux transports effectués par l'État ou les autres personnes juridiques de droit public, dans les conditions prévues audit article 1<sup>er</sup>.

Les conditions d'application de la Convention de Montréal étant posées, reste à savoir si, en l'occurrence, elles sont remplies. La Cour de justice affirme qu'il découle de ces textes que les notions de « transport international » et de « transport effectué par l'État », dont dépend l'application de cette convention, supposent un déplacement, effectué par aéronef d'après les stipulations des parties, de personnes, de bagages ou de marchandises d'un « point de départ » vers un « point de destination » autre que ce « point de départ » (pt 26). Ce qui, au passage, exclut la notion de « vol circulaire ». Relevons que, pour la jurisprudence française, il y a « transport » au sens de la Convention de Varsovie de 1929 – mais la solution est certainement transposable sous l'empire de la Convention de Montréal – en présence d'une promenade aérienne effectuée par un particulier à titre gratuit, avec un point de départ et d'arrivée identique (Civ. 1<sup>re</sup>, 8 avr. 2021, n° 19-21.842 F-P, Dalloz actualité, 6 mai 2021, obs. X. Delpech ; D. 2021. 741 ; *ibid.* 1695, obs. H. Kenfack ). On pourrait croire, de prime abord, à l'existence d'une divergence de jurisprudence entre la Cour de cassation et la Cour de justice. Ce n'est en réalité probablement pas le cas. L'arrêt de la Cour de cassation vise, en effet, le transport interne, tandis que la Cour de justice évoque l'hypothèse d'un vol international, qui suppose un franchissement de frontière entre le point de départ et le point d'arrivée, ce qui exclut qu'un vol circulaire obéisse à cette définition

La Cour ajoute que « la finalité de l'opération effectuée par l'hélicoptère en cause au principal n'était pas le déplacement de personnes, de bagages ou de marchandises vers un point de destination autre que le point de départ, mais l'exécution d'une formation spécialisée des membres du corps des pompiers et secouristes, sous forme d'exercice d'hélicoptère, réalisée dans la zone militaire du même aéroport » (pt 27). En d'autres termes, la *finalité* du vol n'était pas un déplacement d'un lieu à un autre, mais l'exécution d'une formation. Dès lors, il n'y a pas vol au sens de la Convention de Montréal, et même vol tout court. Cette position n'est en réalité pas en contradiction avec celle du juge français qui considère que, pour qu'il y ait transport aérien, il est nécessaire que le déplacement de la personne du passager constitue la « prestation principale » proposée par l'exploitant de l'aéronef. Ce qui n'est pas le cas, par exemple, en cas d'évacuation d'un blessé par aéronef – l'opération mérite alors la qualification de contrat d'assistance et non pas de transport (P.-M. Dupont, *Droit aérien*, Pedone, 2015, n° 347), si le vol avait pour but la « participation sportive » du passager (v. à propos d'opération de voltige, Civ. 1<sup>re</sup>, 25 nov. 1997, n° 94-20.194 P, D. 1998. 32 ) ou encore la réalisation de photographie aérienne (Civ. 1<sup>re</sup>, 15 janv. 2014, n° 12-12.159 P, Dalloz actualité, 27 janv. 2014, obs. X. Delpech ; D. 2012. 1881  ; JT 2012, n° 145, p. 13, obs. X.D. ). La qualification de transport est tout autant exclue lorsque le passager participe « de façon active au pilotage, ou aux vols techniques d'essais » (Civ. 1<sup>re</sup>, 12 mai 2004, n° 01-14.259 P). Ces situations sont comparables à celle de l'arrêt du 16 novembre 2023.

Dans ces conditions, l'opération en cause ne relève pas du champ d'application de la Convention de Montréal, en tant que « transport international » ou « transport effectué par l'État ».

2. En ce qui concerne le règlement (CE) n° 785/2004, le juge slovaque interroge la Cour de justice sur le point de savoir en substance, si l'article 3, sous g), de ce règlement doit être interprété en ce sens qu'une personne qui, lors de sa participation à une formation spécialisée des membres du corps des pompiers et secouristes, réalisée dans la zone militaire d'un aéroport d'un État membre, est décédée en raison de la chute d'un hélicoptère exploité par des services de police, alors qu'elle se trouvait accrochée à un câble de treuil relié à cet hélicoptère, relève de la notion de « passager », au sens de cette disposition. Ce texte définit le passager comme « toute personne effectuant un vol avec l'accord du transporteur aérien ou de l'exploitant d'aéronef, à l'exception des membres tant de l'équipage de conduite que de l'équipage de cabine ». Cette qualification est importante car le règlement (CE) n° 785/2004 offre une couverture d'assurance minimale aux passagers, aux tiers, ainsi qu'en cas de dommages aux bagages ou au fret (art. 6 et 7). Or, il paraît difficile d'admettre que la victime de l'accident d'hélicoptère relève ici de la notion de tiers, que le même règlement définit comme « toute personne physique ou morale, à l'exception des passagers et des membres tant de l'équipage de conduite que de l'équipage de cabine » (art. 3, sous h)).

La Cour de justice ne répond pas directement à la question posée par la cour de renvoi mais exclut l'application du

règlement (CE) n° 785/2004 en se fondant sur un autre raisonnement : ce règlement exclut de son champ d'application les « aéronefs d'État » visés à l'article 3, sous b), de la Convention de Chicago. L'article 3, sous a), de cette convention prévoit que celle-ci « s'applique uniquement aux aéronefs civils et ne s'applique pas aux aéronefs d'État ». Cet article 3, sous b), précise que « les aéronefs utilisés dans des services militaires, de douane ou de police sont considérés comme aéronefs d'État » (pt 38). Or, en l'occurrence, l'hélicoptère dont la chute a causé le décès du participant à la formation de secouriste est bien un « hélicoptère d'État [utilisé] par les services de police », qui a été affecté à une formation spécialisée des membres du corps des pompiers et secouristes (pt 39). Un tel aéronef n'étant pas soumis aux exigences imposées par le règlement (CE) n° 785/2004, il n'est pas nécessaire d'interpréter la notions de « passager » au sens de l'article 3, sous g), dudit règlement (pt 40).

Dès lors, les dispositions du règlement (CE) n° 785/2004 « ne sauraient fonder un droit à indemnisation au bénéfice des ayants-droits d'une personne qui, lors de sa participation à une formation spécialisée des membres du corps des pompiers et secouristes, réalisée dans la zone militaire d'un aéroport d'un État membre, est décédée en raison de la chute d'un hélicoptère exploité par des services de police, alors qu'elle se trouvait accrochée à un câble de treuil relié à cet hélicoptère, qui est un "aéronef d'État" ».

**Mots clés :****AFFAIRES** \* Transport

Copyright 2024 - Dalloz - Tous droits réservés.