

I. Doctrine

Le droit du transport aérien : enjeux pour l'Afrique (Convention de Montréal de 1999)

***Wagué Hamadi Gatta
Docteur en Droit***

La Convention de Montréal de 1999, relative au transport aérien international, est adoptée à un moment où la réglementation du transport aérien a besoin d'un bain de jouvence. En effet, la Convention de Varsovie de 1929, qui est entrée dans son troisième âge, n'est plus le texte idéal pour cadrer juridiquement le transport aérien, eu égard aux changements qu'a connus ce secteur. Vu l'état de la Convention de Varsovie et face à l'évolution du transport aérien international, l'OACI a jugé opportun de refondre la législation internationale relative au transport aérien¹, décision tout à fait légitime puisque quatre vingts ans se sont écoulés depuis que le premier texte relatif de transport aérien a vu le jour. Ainsi, en date du 28 mai 1999, la Conférence internationale de droit aérien qu'avait convoqué l'OACI², à laquelle ont participé 544 délégués de 122 États et de 11 organisations internationales a adopté la «*Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*»³. Cette nouvelle Convention vise à moderniser le droit international des transports issu de la Convention de Varsovie et les textes complémentaires. Sur de nombreux points, la Convention de Montréal de 1999 a révolutionné le transport aérien par rapport à sa sœur de Varsovie.

Il est important de souligner que la Convention de Montréal a été élaborée, contrairement à celle de Varsovie, à une époque où la domination coloniale a cessé, du moins selon les principes du droit international. Ainsi, les pays africains, comme tous les pays en développement, ont participé de façon active à la négociation de cet instrument juridique, censé tirer par le haut le transport aérien, en mettant fin à certains déséquilibres. Les représentants des pays africains, au cours de l'élaboration de cette convention, avaient une perspective complètement différente. En effet, soucieux de préserver un équilibre entre les divers intérêts, de protéger les petites compagnies et les compagnies régionales qui auraient du mal à supporter les coûts financiers de cette Convention, ils étaient fortement opposés à la cinquième juridiction et désiraient restreindre la portée du principe de la responsabilité illimitée du transporteur. Aussi, ils étaient totalement opposés à l'introduction du principe de responsabilité en matière de préjudice psychique craignant, pour certains de ces pays, un élargissement de leur jurisprudence nationale, et pour d'autres pays dont certains reconnaissent le droit à une indemnisation pour cette nature de préjudice, un risque considérable de fraude et de réclamations excessives⁴. De même, les pays africains ont souhaité que « la nature de la marchandise » soit ajoutée à l'article 5 relatif aux mentions à

¹ C. SCAPEL : « *Modernisation et refonte de la Convention de Varsovie* », Revue de droit commercial, maritime et aérien et des transports », 1999 p 125.

² L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

³ P.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 du Droit International* avril-mai-juin 2005, p 203.

⁴ S. GATE : « *La Convention de Montréal de 1999* », Revue française de droit et aérien et spatial 1999 p 440.

porter sur le document de transport de la marchandise ou ont tenté d'introduire une définition au retard pour le distinguer de la rupture du contrat. Même si les revendications de pays africains n'avaient pas été toutes satisfaites durant les négociations de ce texte international, ces derniers ont pu montrer qu'ils n'étaient plus seulement des observateurs passifs. Désormais, ils vont s'associer à la réglementation de tout texte international. Pour preuve, les pays en développement ont posé des arguments solides qui ont fait « mouche », dans le domaine maritime, lors de la négociation des « Règles de Rotterdam du 23 septembre 2009 »⁵.

Face à cette nouvelle donne juridique, il y a lieu d'évaluer l'impact de cette Convention sur le continent africain. En interrogeant le transport aérien africain, confronté à des problèmes structurels, l'on peut dire que la Convention de Montréal demeure très onéreuse pour les transporteurs de ces pays si on fait allusion aux nombreuses innovations allant dans le sens de la protection du passager (I). Mais cette caractéristique de la nouvelle Convention ne doit pas être un prétexte pour empêcher les pays africains à y adhérer. Bien au contraire, la ratification de cette Convention (II) permettra aux pays africains d'assainir leur transport aérien et de se mettre en phase avec la législation internationale en vigueur. À l'heure de la mondialisation, les pays africains ne doivent pas se mettre à l'écart des grandes dynamiques mondiales, au risque de prendre un nouveau retard dans un secteur aussi vital que le transport aérien. Dans ces conditions, les gouvernements africains doivent considérer le transport aérien comme un catalyseur du développement économique et aider les compagnies aériennes à faire face aux nouveaux coûts, sans pour autant freiner la libéralisation qui est devenue la règle du jeu.

I) Les raisons de ce caractère onéreux

Les nouvelles mesures mises en place par la Convention Montréal de 1999 pour protéger les passagers sont onéreuses pour les pays africains. Contrairement à la Convention de Varsovie, la Convention de Montréal œuvre plutôt en faveur d'une meilleure protection des passagers. En effet, elle vise à protéger les passagers face à des compagnies aériennes peu responsables et puissantes. Sans revenir en détail sur toutes les nouvelles mesures qui sont au nombre de cinq, il suffit de citer quelques unes pour se rendre compte d'emblée du caractère onéreux de cette Convention pour les pays africains. La mesure relative à la **responsabilité objective** est incontestablement un coup de tonnerre pour les compagnies aériennes africaines. En effet, il ressort de cette mesure « *un point important instaurant un régime de responsabilité objective de plein droit du transporteur jusqu'à hauteur de 100.000 DTS (environ de 135000 euros). Au-delà de ce montant, un second niveau de responsabilité basé sur la faute présumée du transporteur dont ce dernier ne peut s'exonérer qu'en prouvant qu'il n'a commis aucune faute ou que le dommage est dû à la faute exclusive d'un tiers dont la preuve est à charge* » (art. 21 de la Convention de Montréal).

L'économie du transport aérien, en perpétuelle turbulence et qui fait de surcroît pâle figure dans le domaine, peut difficilement supporter des tels coûts, comme en témoigne la série de dépôt de bilan ces dernières années de plusieurs compagnies africaines Air-Mauritanie⁶, Air-Sénégal International, CAMAIR⁷, Mauritanie-Airways pour ne citer que ces exemples. Seules quelques compagnies sortent du lot, à savoir *Ethiopian Airlines*⁸, *South African-Airways*, les compagnies d'Afrique du nord (Air-Tunis, Royale air Maroc), Kenya

⁵ P. DELEBECQUE, « Pour les Règles de Rotterdam », *Gazette de la chambre arbitrale maritime de Paris* n° 9, 2009, p 2-8. S. MIRIBEL, « Signature des Règles de Rotterdam », DMF 2008, p853.

⁶ Le 17 janvier 2006, la Société américaine ILFC, la principale créancière de la compagnie Air-Mauritanie, l'a assigné en justice, ce qui a abouti à mobiliser les deux Boeing 737 et 700 à l'aéroport d'Orly le 5 septembre 2007.

⁷ Cette compagnie est remplacée actuellement par , CAMAIR Co.

⁸ Cette Compagnie est un modèle de réussite. Elle a réalisé plus de 112 millions de dollars de profit en 2008-2009, soit 165% par rapport à l'exercice du précédent.

Airways South African et Egyptair et Ifriqiya. En dehors de ces compagnies, les autres sont incapables de faire face aux nouvelles exigences instaurées par la Convention de Montréal. Même les pays développés, ayant en grande partie ratifié cette Convention, rencontrent d'énormes difficultés pour respecter à la lettre les dispositions de ce texte. De façon récurrente, la Convention de Montréal, du moins dans certaines de ses dispositions, fait l'objet de contentieux entre les passagers et les compagnies bien souvent devant les juridictions occidentales. Ces contentieux sont largement nourris par l'immense protection que bénéficient les usagers du transport et les coûts élevés des indemnisations. Cela est tout à fait logique, compte tenu de la faiblesse des moyens de défense des passagers face aux grandes compagnies. Pour s'exprimer en termes métaphorique, leur rapport est à l'image du combat de David et de Goliath. En conséquence, il est important de protéger la partie faible pour compenser le déséquilibre de moyens. Les mêmes contentieux sont légion en Afrique, sauf que les victimes n'obtiennent que rarement satisfaction.

À cette responsabilité objective, il faut ajouter la cinquième juridiction qui n'est autre que le résultat du campanilisme judiciaire américain affiché au cours de la négociation de la Convention de Montréal⁹. Dès le début, les pays africains s'étaient opposés *mordicus* à cette nouvelle juridiction, même si leurs revendications n'avaient pas été entendues. À supposer qu'un ressortissant américain voyage dans une compagnie africaine et qu'un accident survienne, les ayants-droit de la victime pourraient traduire le transporteur africain devant les juridictions américaines, en vertu de cette cinquième juridiction. Cela impliquerait sans doute une charge supplémentaire indue pour le transporteur africain et aurait une incidence sur les primes d'assurances. Il est unanimement connu que les juridictions américaines sont réputées pour leur grande générosité à l'égard des victimes. Cette générosité se traduit par deux types de dommages-intérêts, qui ne peuvent pas être assurés par les compagnies aériennes africaines. Les uns s'apparentent à ce qui existe en droit français, et ont un caractère indemnitaire. Les autres sont appelés « punitives damages » ; ils peuvent être analysés comme étant une amende versée à la victime. Ces derniers types de dommages-intérêts alimentent la peur de tous les pays, y compris les pays africains, qui se sont opposés à cette cinquième juridiction.

L'avantage de la cinquième juridiction pour les ressortissants américains trouve sa parfaite illustration dans la Catastrophe aérienne de *Charm el-Cheik* (Janvier 2004). Dans cette affaire, les ayants-droit veulent coûte que coûte que le procès ait lieu aux États-Unis, en pointant la responsabilité du constructeur *Boeing*, afin de bénéficier de la générosité des juridictions américaines. La haute juridiction de l'État français a fini par trancher le nœud gordien, en donnant raison à l'avionneur américain *Boeing*, lequel réclamait la tenue en France, et non en Californie, du procès civil de cet accident¹⁰. Au total, cette cinquième juridiction a l'inconvénient majeur « de mener à une désunification de la loi sur la juridiction et irait à l'encontre de l'esprit d'uniformité, qui sous-tend la Convention de Montréal »¹¹. Le ressortissant de chaque État peut valoir cet outil juridique ; un ressortissant japonais, français ou australien pourrait, en cas d'accident, traduire une compagnie aérienne africaine devant la juridiction de son pays, s'il se rend compte qu'il y est mieux indemnisé. Si des situations

⁹Qui se traduit comme (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, enfin la juridiction de la nationalité de la victime.

¹⁰Cour de cassation, 2^e chambre civile, 30 avril 2009. V. GRELLIÈRE « *Le catastrophe de CHARL EL CHEIKH 2004* », la réception par l'ordre juridictionnel français d'une décision américaine de *FORUM NON CONVENIENS* rendue en matière de responsabilité des fabricants et des bailleurs d'aéronefs, *Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports* 2009, P 51 ;

¹¹Rapport final du groupe spécial de la modernisation du régime de Varsovie, SGMW/1, 27 mai 1998, rectificatif français seulement, 13 août 1998, p 2-3.

pareilles se posent aux compagnies aériennes africaines, en perpétuelle difficulté économique, elles peuvent facilement déposer le bilan.

La dernière mesure, et non des moindres, relative à l'assurance des transporteurs aériens, est un coût supplémentaire pour les transporteurs aérien africains. Cette exigence incombe à tous les transporteurs internationaux à destination de l'Union Européenne ou d'un État partie à cette convention. Pratiquement, tous les transporteurs africains ont des destinations dans l'Union Européenne ou dans les autres pays ayant ratifié la Convention de Montréal. À ce titre, ils ont l'obligation de conclure cette assurance, faute de se voir refuser l'accès aux aéroports soumis à cette exigence. D'ailleurs, un règlement européen a été conçu dans ce sens. Le règlement n°785/2004 du 21 avril 2004 (*JOCE* L138 du 30/04/2004) établit le cadre juridique fixant les conditions d'assurance et les montants minimaux à respecter. Ces exigences de l'assurance sont relatives à la responsabilité des transporteurs envers les passagers, les bagages, le courrier, les marchandises et les tiers¹². Depuis ce règlement, beaucoup de compagnies africaines sont interdites d'atterrir dans l'Union Européenne¹³.

À la lumière de ces nouvelles exigences de la Convention de Montréal, il va sans dire que les transporteurs aériens africains doivent redoubler d'efforts pour être en phase avec la réglementation internationale en vigueur. D'où l'impérative nécessité de ratifier la Convention de Montréal pour mettre un peu de l'ordre dans le secteur du transport aérien en butte à d'énormes problèmes structurels et conjoncturels.

II) La nécessité de la ratification de la Convention de Montréal par les pays africains

Selon l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, les pays africains, du moins une grande partie d'entre eux, accusent un retard quant à la ratification des divers instruments internationaux de droit aérien¹⁴. La Convention de Montréal de 1999 est sur le point de subir le même sort. A s'y méprendre, seules une dizaine d'États africains ont ratifié cette nouvelle convention dont le Benin, le Cameroun, le Cap Vert, le Gabon, le Mali, le Nigéria, le Maroc, le Botswana, l'Afrique du sud, l'Equateur, la Gambie, le Kenyan, le Madagascar, le Mali, la Namibie et le Liban. Eu égard aux sacrifices financiers et à la situation du transport aérien dans ce pays, la ratification de la Convention de Montréal peut être suicidaire. L'initiative en soi n'est pas mauvaise, même si elle est un peu précipitée. Faut-il que ces pays arrivent, dans la pratique, à honorer leurs engagements?

Cependant, l'exemple de ces pays doit être suivi par les autres nations africaines hésitantes. L'UMEOA¹⁵ recommande fortement la ratification de cet instrument. En ce sens, elle a mis en place un Règlement en 2002 en matière de responsabilité du transporteur aérien en cas d'accident qui tire sa substance de la Convention de Montréal¹⁶. C'est une manière pour cet organisme sous-régional de s'aligner sur le droit international en vigueur, en incitant ses membres à faire autant. Il en est même de la Déclaration de Yamoussoukro. Pour ce texte

¹² L'art. 50 exige des Etats parties à la convention qu'ils introduisent dans leur législation nationale des prescriptions obligeant les transporteurs à contracter des assurances suffisantes pour couvrir la responsabilité qui leur incombe aux termes de la convention. De telles dispositions figurent déjà dans le droit aéronautique suisse (art. 106 et 108 de l'ordonnance du 14 novembre 1973 sur l'aviation⁶). En outre, un transporteur peut être contraint, par l'Etat vers lequel il compte effectuer des vols, à fournir la preuve qu'il dispose d'une assurance suffisante pour couvrir sa responsabilité

¹³ http://ec.europa.eu/transport/air-ban/list_fr.htm, <http://www.liste-noire.org/>

¹⁴ On peut citer le Protocole portant amendement de l'article 50 de la Convention relative à l'aviation civile internationale sur la composition et les élections du Conseil de l'OACI, signé à Montréal le 26 octobre 1990 et le Protocole portant amendement de l'article 56 de la dite Convention sur la désignation des membres de la navigation aérienne, signé à Montréal le 6 octobre 1989 .

¹⁵ Union Économique et Monétaire Ouest Africaine.

¹⁶ RÈGLEMENT N° 02/2003/CM/UEMOA relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident.

sous-régional, les hésitations, les exonérations pour l'application des règles internationales et les politiques protectionnistes ne feront que creuser davantage le fossé qui existe entre l'Afrique et le reste du monde en la matière. Au-delà de ce constat, la Déclaration de Yamoussoukro¹⁷ recommande à l'Afrique de « *faire partie de la globalisation en matière aéronautique et de chercher les voies et moyens d'une intégration totale dans le système aéronautique mondial* ». Selon le rapport de la CNUCED intitulé « **Initiative de Négociation de pays en Développement concernant les services de transport aérien** »¹⁸, il est absolument indispensable que les pays en développement participent activement à tous les niveaux de modifications de la réglementation afin que leurs objectifs en matière de transport aérien soient couronnés de succès et que les efforts accomplis dans ce domaine soient compatibles entre eux¹⁹. La Convention de Dakar, texte fondateur de l'ASECNA²⁰, est sur le point de subir des modifications profondes pour répondre au besoin accru de sécurité et de l'unification de certaines règles de transport aérien international. C'est dire que les textes actuels régissant cette agence sont en décalage par rapport à la réalité.

Au-delà de recommandations, la Convention de Montréal de 1999 apporte des innovations importantes au transport aérien en général et celui de pays africains en particulier. Son caractère moderne et unificateur de la législation internationale relative au transport aérien est à saluer à plus d'un titre. Trois points essentiels de ce nouvel instrument juridique doivent inciter les pays réticents à la ratifier rapidement : l'introduction des documents électroniques, les limites de réparations substantielles à la suite d'un décès, des lésions corporelles ou d'un dommage au bagage et la résolution de la question de l'affrètement.

Le développement de l'e-ticket²¹, c'est-à-dire le document électronique, est une avancée importante à mettre à l'actif de la Convention de Montréal. En effet, l'e-ticket coûte dix fois moins cher qu'un papier traditionnel. Depuis le 1^{er} janvier 2008, cette règle devient effective. C'est dire que la dématérialisation permet aux compagnies africaines, en proie à d'énormes difficultés, d'économiser davantage pour développer leur flotte aussi bien dans le transport des passagers que celui du fret et de réduire ainsi les coûts d'exploitation de leurs compagnies aériennes. Pour le fret, par exemple, trente huit documents étaient nécessaires, par le passé, par expédition selon l'IATA, ce qui compliquait la tâche. L'usage de l'e-ticket mettra le passager à l'abri d'un billet perdu, oublié, volé ou égaré puisque toutes les données sont déjà enregistrées. Il suffit de rappeler certaines données à l'agent du comptoir pour qu'il puisse retrouver les traces du client. Le dernier avantage de la dématérialisation du billet qui paraît être capital pour les pays africains est la protection de l'environnement. À l'heure où la pollution devient un enjeu majeur, l'Afrique peut tirer un grand profit de cette innovation, en protégeant davantage son environnement.

L'introduction des limites de responsabilités montre que la Convention de Montréal ne constitue pas seulement un arsenal répressif à l'égard des transporteurs aériens. Elle substitue, par exemple, au 250 franc-or par Kilo un montant de 17 DTS en cas de destruction, perte, avarie ou retard touchant la responsabilité transportée. Cette mesure d'assouplissement est une belle avancée qui atténue la dimension répressive de la Convention de Montréal pour les pays réticents comme ceux de l'Afrique .

17 MASONAMA MUANAMOSI, « la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique (YAMOOUSSOUKRO 1999) mis à l'épreuve par la politique américaine d'open Skies : une approche d'encerclement des marchés aériens africains », Faculté de Droit / IEE et de l'Université Montesquieu Bordeaux IV p 9.

18 Conférences des Nations-Unies sur le Commerce et le développement.

19 Initiative de négociation des pays en développement concernant les services de transport aérien, Genève, 21-23 Juin 1999, point 3 de l'ordre du jour provisoire.

20 Agence pour la Sécurité et la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar créée en 1974.

21 C. SCAPEL, « Transport aérien : « E-TICKET » OBLIGATOIRE », Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports, 2008, p 73.

Le dernier motif de la ratification est le fait que la Convention de Montréal a reconduit systématiquement la Convention de Guadalajara du 18 septembre 1961 complémentaire à la Convention de Varsovie de 1929. Cette Convention s'applique dans les relations entre le transporteur contractuel c'est-à-dire celui qui a émis le titre de transport aérien et celui qui a effectivement effectué le transport dénommé transporteur de fait. La consécration de ce système juridique est venue à point nommé. À l'heure où la sous-traitance²² s'impose dans le ciel aérien mondial, il est nécessaire de trouver un cadre juridique. De nos jours, les pays africains sont confrontés à ce phénomène de sous-traitance. La franchise et le partage de codes qui sont les nouveaux visages de la pratique de la sous-traitance apparaissent de façon spectaculaire en Afrique : « *On constate une grande utilisation du franchisage qui est complémentaire du développement des compagnies régionales et des stratégies de pivotage qui permet d'opérer à moindre risque vers des zones où des opérations directes ne seraient pas nécessairement très rentables. L'objectif de franchisage est de canaliser le trafic régional vers les vols internationaux et intercontinentaux. Il permet de contourner aussi les clauses de nationalité qui apparaissent dans les accords bilatéraux et les restrictions aux prises de participation étrangère dans les compagnies aériennes nationales. On constate également l'expansion des alliances et les pratiques de partage de codes. Ce dernier a donné au transporteurs un accès préférentiel au trafic protégé par des points d'aces internationaux* »²³.

L'affrètement²⁴, qui scinde le transporteur en deux, à savoir le transporteur contractuel et le transporteur effectif, est une situation très fréquente en Afrique, comme le constate la Décision de Yamoussoukro. Il est unanimement connu que cette pratique est à l'origine de retards et d'annulation de vols. Il est fréquent, par exemple, que la compagnie qui a émis en amont le billet ne fasse pas le transport en aval. Elle peut sous-traiter cette prestation à un autre transporteur, qu'on appelle communément le transporteur de fait²⁵. Désormais, si un tel cas se pose, la Convention de Montréal s'applique, ce qui revient à dire que les pays africains n'ont pas intérêt à rester dans l'immobilisme juridique. Ils doivent tout simplement ratifier cet instrument. Avec la globalisation de la compétition, les alliances et l'uniformisation de la législation internationale, les pays africains auront à porter plus d'attention aux droits des passagers. Même si la Convention de Montréal est plus profitable au passager en cas de sous-traitance par la consécration de la responsabilité solidaire entre le transporteur contractuel et le transporteur de fait, elle n'est pas sans intérêt pour les compagnies. Ainsi, les gouvernements africains et les fournisseurs de services aériens devront résoudre de multiples problèmes : la disponibilité des informations sur les vols, les régimes de responsabilités, le confort physique, le transport approprié des bagages, le *surbooking* et le refus d'embarquement, la franchise à accorder, etc. Tous les problèmes cités doivent être résolus. L'adhésion et la ratification des pays africains à la Convention de Montréal peuvent accélérer le processus.

²³ La Décision de Yamoussoukro et le transport aérien en Afrique, Commission Économique pour l'Afrique, Maisonneuve et Larose, 2004, p 19.

²⁴ Partage de codes, franchise, alliance etc.

²⁵ WAGUÉ Hamadi Gatta « *le transporteur de fait : contribution à la théorie de transport* » Thèse Paris-1 2008

Conclusion

Lentement et sûrement, la Convention de Montréal de 1999, relative au transport aérien international, est en train de s'imposer. C'est un texte qui répond aux attentes actuelles du transport aérien. Fruit d'une conférence mondiale organisée sous l'autorité de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, cette Convention devra se substituer à la Convention signée à Varsovie en 1929. Certes le dualisme existe encore entre les deux instruments juridiques, mais tous les pays convergent vers la ratification de la Convention de Montréal de 1999. Dans la foulée, les pays africains ont du mal à se lancer dans une telle ratification, eu égard à son coût onéreux et l'immense arsenal juridique que la Convention de Montréal a mis en place pour la protection du consommateur.

Pour autant, la ratification devient nécessaire afin que les pays africains s'alignent sur les autres pays en matière de législation internationale relative au transport aérien. Elle permettra aux pays africains d'améliorer davantage le transport aérien au profit de leurs économies : assouplissement de la propriété des compagnies aériennes ; amélioration de la sécurité et de la sûreté aérienne, réglementation de la concurrence sur les marchés libéralisés, réglementation pour l'utilisation des aéronefs en location, libéralisation du fret aérien. Quoiqu'il en soit, les pays africains n'ont plus le choix. Leurs transporteurs ont des destinations dans la plupart de pays qui ont ratifié la Convention de Montréal de 1999. À ce titre, ils auront l'obligation d'assainir leur transport aérien, et ce, dans tous les domaines. C'est ainsi qu'ils pourront assurer leur compétitivité au niveau international. Depuis les attentats du 11 septembre 2001 qui ont endeillé le ciel aérien, le laxisme dans le transport aérien semble être révolu. D'ailleurs, l'Union Européenne vient d'interdire certaines compagnies aériennes sur son territoire, qui sont en porte-à-faux avec la réglementation internationale.