



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMMISSION JURIDIQUE

Point 47 : Programme de travail de l'Organisation dans le domaine juridique

**PROMOTION DE LA CONVENTION POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES
RELATIVES AU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL ADOPTÉE À MONTRÉAL
LE 28 MAI 1999 (CONVENTION DE MONTRÉAL DE 1999)**

(Note présentée par les États-Unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La Convention de Montréal de 1999, qui établit un régime régissant la responsabilité des compagnies aériennes à l'égard des passagers et des expéditeurs empruntant les vols internationaux, est en vigueur dans 103 États et une organisation régionale d'intégration économique (REIO). Son adoption universelle serait avantageuse tant pour les voyageurs que pour les expéditeurs, et elle donnerait aux transporteurs une plus grande certitude quant aux règles qui régissent leur responsabilité. La présente note a pour but d'encourager les efforts visant à engager tous les États membres qui ne l'ont pas encore fait à ratifier la Convention de 1999.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à adopter la résolution jointe en appendice.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à la Stratégie d'exécution de soutien – Soutien du programme – Services juridiques et relations extérieures.
<i>Incidences financières :</i>	Néant
<i>Références :</i>	Doc 9958, Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 8 octobre 2010)

1. INTRODUCTION

1.1 La Convention de Montréal de 1999 remplace les plafonds de responsabilité des transporteurs aériens prévus par les précédents régimes de Varsovie/La Haye, qui étaient trop bas, et, en cas de mort ou de lésions corporelles, elle permet d'intenter une action dans le pays de résidence du passager, ce qui n'était pas possible auparavant. Toujours dans le cas de mort ou de lésions corporelles, pour des dommages prouvés, elle prévoit un paiement automatique pouvant aller jusqu'à 113 100 droits de tirage spéciaux (environ 170 500 USD ou 129 500 euros, à la mi-juillet 2013). Au-delà de cette somme, le transporteur est tenu d'indemniser à hauteur du préjudice subi à moins qu'il ne prouve qu'il n'a commis aucune faute. La Convention encourage aussi le versement rapide d'avances aux victimes, dans les cas où le transporteur est tenu par la législation de son pays de verser de telles avances.

1.2 La Convention empêche d'autre part les recouvrements excessifs par les passagers en ne permettant pas de dommages et intérêts punitifs. Parallèlement, pour protéger contre l'inflation les montants d'indemnisation prévus, elle prescrit une révision des limites tous les cinq ans en fonction de l'inflation.

2. ANALYSE

2.1 La Convention de Montréal de 1999 vise à remplacer la mosaïque d'accords internationaux relatifs à la responsabilité des transporteurs aériens envers les passagers et les expéditeurs qui s'est constituée au fil des ans. La responsabilité des transporteurs a d'abord été définie par la Convention de Varsovie de 1929. Différentes modifications y ont depuis été apportées par un certain nombre d'accords internationaux. Toutefois, aucune de ces modifications n'a été adoptée de façon universelle, ce qui entraîne une confusion quant aux accords qui régissent un événement donné. L'acceptation universelle de la Convention de Montréal de 1999 éliminerait ce problème.

2.2 Bien qu'elle soit en vigueur dans 103 États membres de l'OACI et une REIO, 88 États membres n'ont toujours pas ratifié la Convention de Montréal de 1999. À sa 37^e session, l'Assemblée a adopté une résolution (Résolution A37-24) par laquelle elle priait instamment les États membres qui ne l'avaient pas encore fait de ratifier la Convention de Montréal de 1999. Compte tenu des avantages qu'apporterait l'acceptation universelle de cette convention, il convient de réitérer l'invitation aux États membres de bien vouloir ratifier ce document.

APPENDICE

L'Assemblée,

*Rappelant sa Résolution A37-24 intitulée *Promotion de la Convention de Montréal de 1999,**

Rappelant en outre sa Résolution A37-22, Appendice C, relative à la ratification des instruments qui ont été élaborés et adoptés sous les auspices de l'Organisation,

Reconnaissant l'importance de disposer d'un régime universel pour régir la responsabilité des transporteurs aériens envers les passagers et les expéditeurs empruntant les vols internationaux,

Reconnaissant la nécessité d'un système équitable, juste et commode qui permette une indemnisation intégrale des pertes,

1. *Prie instamment* tous les États d'appuyer et d'encourager l'adoption universelle de la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, faite à Montréal le 28 mai 1999 (Convention de Montréal de 1999) ;
2. *Prie instamment* tous les États qui ne l'ont pas fait de devenir parties à la Convention de Montréal de 1999 aussitôt que possible ;
3. *Charge* le Secrétaire général d'apporter aux États qui en font la demande une assistance, selon qu'il convient, dans le processus de ratification.
4. *Déclare* que la présente résolution annule la Résolution A37-24.

— FIN —