



OACI

# ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

INSTITUTION SPECIALISÉE  
DES NATIONS UNIES

**Séminaire juridique sur le droit aérien  
international et l'OACI  
Dakar, 28 au 30 novembre 2023**



# Droit aérien international privé

---

**M. Benoît Verhaegen**

Conseiller juridique principal et  
Chargé des relations extérieures

Direction des affaires juridiques et des relations extérieures, OACI

Séminaire juridique OACI/URSAC

Bureau Régional WACAF, Dakar, 28-30 novembre 2023

# Plan de la présentation

1. Responsabilité du transporteur aérien (passager et fret)
2. Responsabilité envers les tiers (dommages au sol)
3. Financement des aéronefs



# Introduction

## Responsabilité du transporteur aérien (passager et fret)

- Convention de Varsovie 1929
- Protocole de La Haye 1955
- Convention de Guadalajara 1961
- Protocole de Guatemala 1971
- Protocoles Additionnels Nos. 1, 2 et 3 1975
- Protocole de Montréal No 4 1975
- Convention de Montréal 1999

## Responsabilité envers les tiers (dommages au sol)

- Convention de Rome 1952
- Protocole de Montréal 1978
- Convention sur les risques généraux 2009
- Convention sur la réparation des dommages suite à des actes d'intervention illicite 2009

## Financement des aéronefs

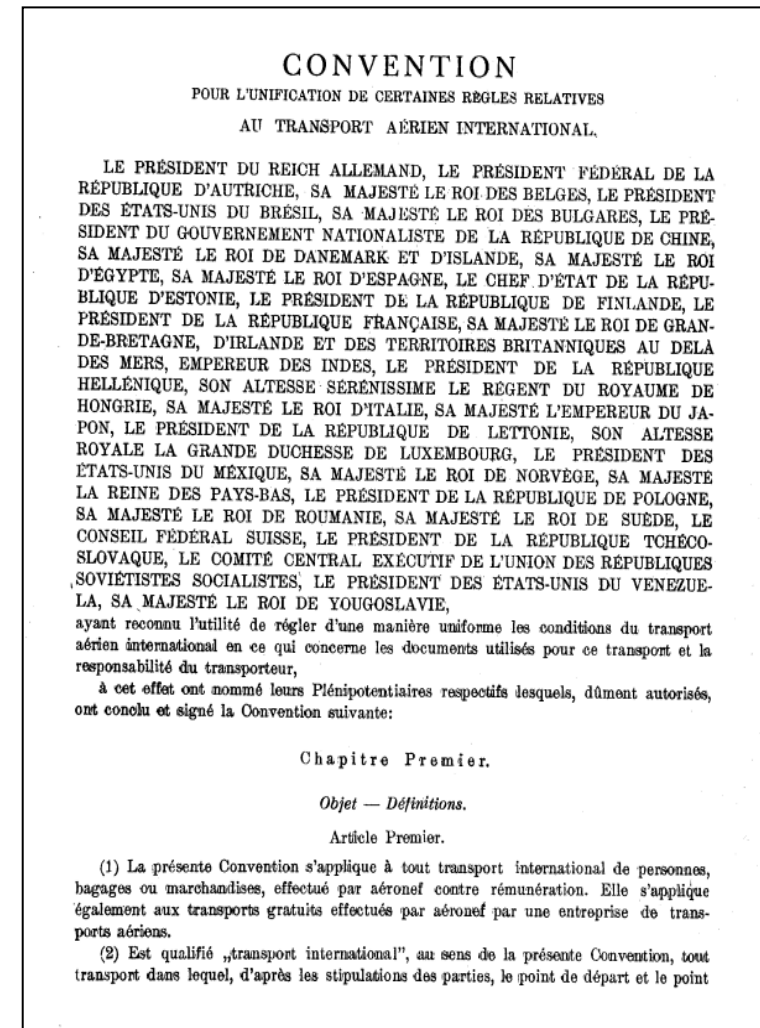
- Convention de Genève 1948
- Convention du Cap 2001
- Protocole aéronautique 2001



# 1. Responsabilité du transporteur aérien (passager et fret)

## Convention de Varsovie de 1929 (152 Parties):

- Objectif: créer un régime juridique uniforme afin de protéger les passagers et les transporteurs aériens contre les dommages et intérêts potentiellement dévastateurs en cas d'accident aérien
- Principales contributions:
  - Unification des règles concernant les titres de transport aérien
  - Responsabilité du transporteur en cas de mort, blessure, lésion corporelle ainsi que destruction, perte ou avarie de bagages ou de marchandises

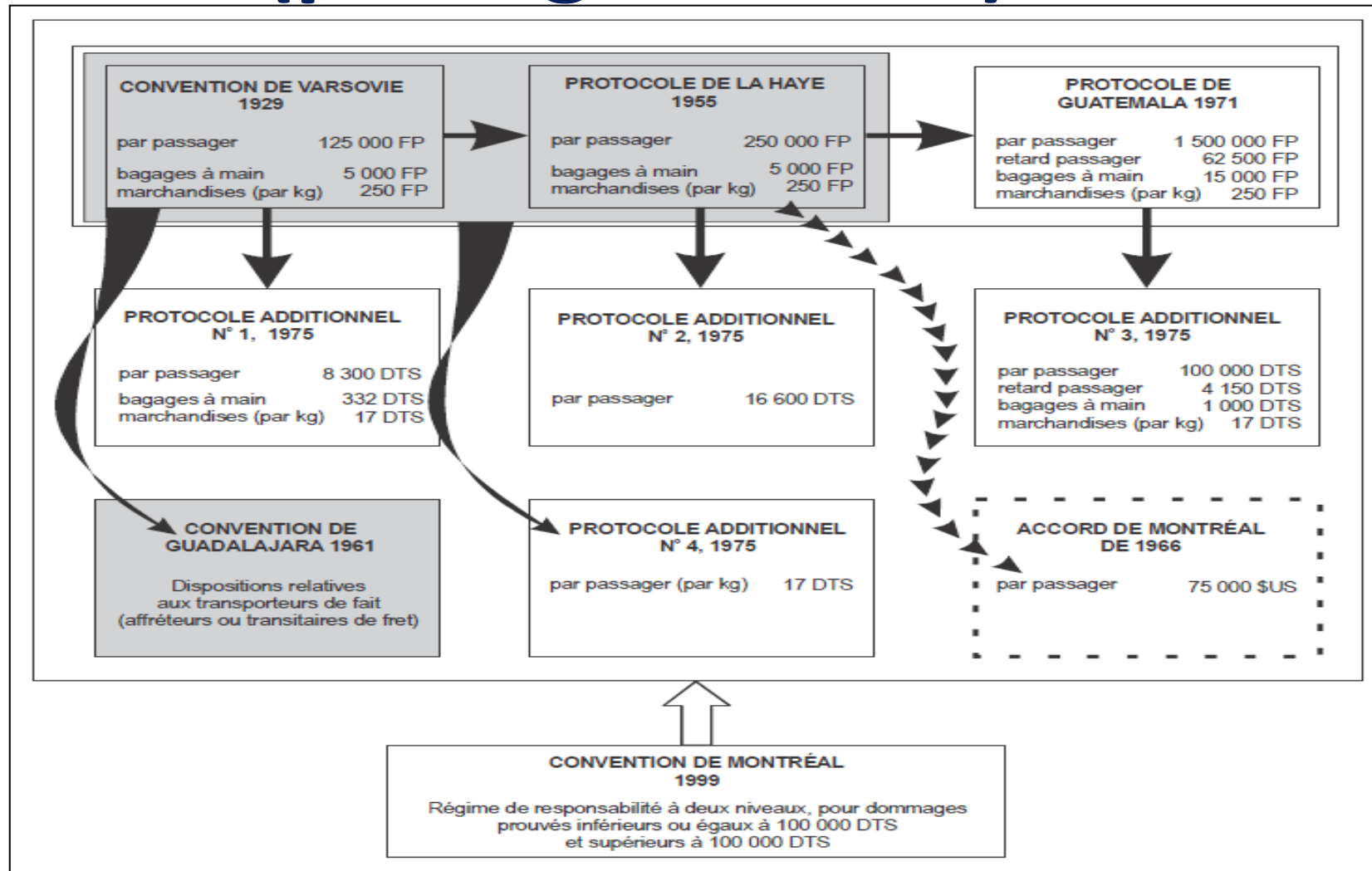


# 1. Responsabilité du transporteur aérien (passager et fret)

## Modernisation de la Convention de Varsovie en raison de sa désuétude:

- Protocole de la Haye 1955 (137 Parties)
- Convention de Guadalajara 1961 (86 Parties)
- Protocole de Guatemala 1971 (8 ratifications, pas en vigueur)
- 4 Protocoles de Montréal 1975
  - Protocole additionnel No. 1 (51 parties)
  - Protocole additionnel No. 2 (52 Parties)
  - Protocole additionnel No. 3 (22 ratifications, pas en vigueur)
  - Protocole de Montréal No. 4 (61 Parties)
- Convention de Montréal 1999

# 1. Responsabilité du transporteur aérien (passager et fret)



# 1. Responsabilité du transporteur aérien (passager et fret)

## Convention de Montréal 1999 (139 Parties)

- Modernisation du système de Varsovie
- Les grands principes de la Convention de Varsovie sont inchangés
- S'applique à « tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération »





# 1. Responsabilité du transporteur aérien (passager et fret)

## Mort ou lésion subie par le passager – art. 17 (1)

- Le transporteur est responsable du préjudice survenu en case de mort ou de lésion corporelle subie par un passager si l'accident ayant causé la mort ou la lésion s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toute opération d'embarquement ou de débarquement
- Notion d'accident: un évènement « inattendu ou inhabituel extérieur à la personne du passager »
  - *Air France vs. Saks*, U.S. Supreme Court, 1985
- Réparation du préjudice: lorsqu'un passager est victime d'une lésion corporelle ou de la manifestation physique d'une lésion psychologique
  - La question est de savoir si l'angoisse psychologique accompagnée d'une lésion corporelle peut donner droit à une réparation: *Eastern Airlines vs. Floyd*, U.S. Supreme Court, 1991

# 1. Responsabilité du transporteur aérien (passager et fret)

## Indemnisation en cas de mort ou de lésion subie par le passager – art. 21

- Responsabilité à deux niveaux du transporteur aérien en cas de mort ou de lésion des passagers:
  - Premier niveau: Responsabilité stricte allant jusqu'à 128 821 DTS
  - Second niveau: responsabilité pour faute sans plafond (faute présumée, avec renversement de la charge de la preuve)

# 1. Responsabilité du transporteur aérien (passager et fret)

## **Destruction, perte ou avarie de bagages – art. 17 (2)**

- Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés, par cela seul que le fait qui a causé la destruction, la perte ou l'avarie s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde des bagages enregistrés
- Exonération du transporteur si le dommage résulte de la nature ou du vice propre des bagages
- Limites de responsabilité concernant la destruction, perte, avarie ou retard de bagages (art. 22 (1) (2))

# 1. Responsabilité du transporteur aérien (passager et fret)

## Convention de Montréal 1999: Principales dispositions

- Révision périodique des limites (clause d'indexation)  
– **art. 24**

<i>Convention de Montréal de 1999</i>	<i>Limites originales (DTS)</i>	<i>Limites révisées (DTS) au 30 décembre 2009</i>	<i>Limites révisées (DTS) au 28 décembre 2019</i>
article 21	100 000	113 100	<b>128 821</b>
article 22, paragraphe 1	4 150	4 694	<b>5 346</b>
article 22, paragraphe 2	1 000	1 131	<b>1 288</b>
article 22, paragraphe 3	17	19	<b>22</b>

# 1. Responsabilité du transporteur aérien (passager et fret)

## Convention de Montréal 1999: Principales dispositions

- Retard – **art. 19 (difficile)**
- Exonération – **art. 20 (si négligence de la victime)**
- Paiements anticipés – **art. 28 (droit national; 15k-25k)**
- Régime exclusif – **art. 29**
- Dommages à accorder – dommages à titre de réparation, pas punitifs – **art. 29**
- Exigence relative à l'assurance – **art. 50 (adéquate – locus)**



# 1. Responsabilité du transporteur aérien (passager et fret)

## Convention de Montréal 1999: Principales dispositions

- Juridiction compétente – **art. 33**
- Délai de recours – **art. 35**
- Responsabilité respective du transporteur contractuel et du transporteur de fait – **art. 40**
- Ratification par les organisations régionales d'intégration économique – **art. 53 (2)**

# 1. Responsabilité du transporteur aérien (passager et fret)

## Convention de Montréal 1999: Principales dispositions

- N'est pas une Convention portant sur l'indemnisation des passagers en cas de vol annulé ou en retard
  - Union européenne: Règlement (CE) No. 261/2004
  - Canada: *Règlement sur la protection des passagers aériens* (DORS/2019-150)

# 1. Responsabilité du transporteur aérien (passager et fret)

## Convention de Montréal 1999: Principales dispositions

- Contient des règles relatives à la responsabilité pour le transport de marchandises
  - Lettre de transport aérien en format électronique – **art. 4**
  - Dommage causé à la marchandise – **art. 18**
  - Limites de responsabilité – **art. 22 (3)**

# 1. Responsabilité du transporteur aérien (passager et fret)

Exemple: un vol au départ de Luanda, Angola (LAD) vers Dubaï, ÉAU (DXB)



**Passager 1**  
Siège 4A  
LAD-DXB-LAD  
(CV29/PH55)

**Passager 2**  
Siège 4B  
DXB-LAD-DXB  
(CM99)

**Passager 3**  
Siège 4C  
LAD-DXB  
(CV29/PH55)

Source: IATA

## 2. Responsabilité envers les tiers (dommages au sol)

### Introduction

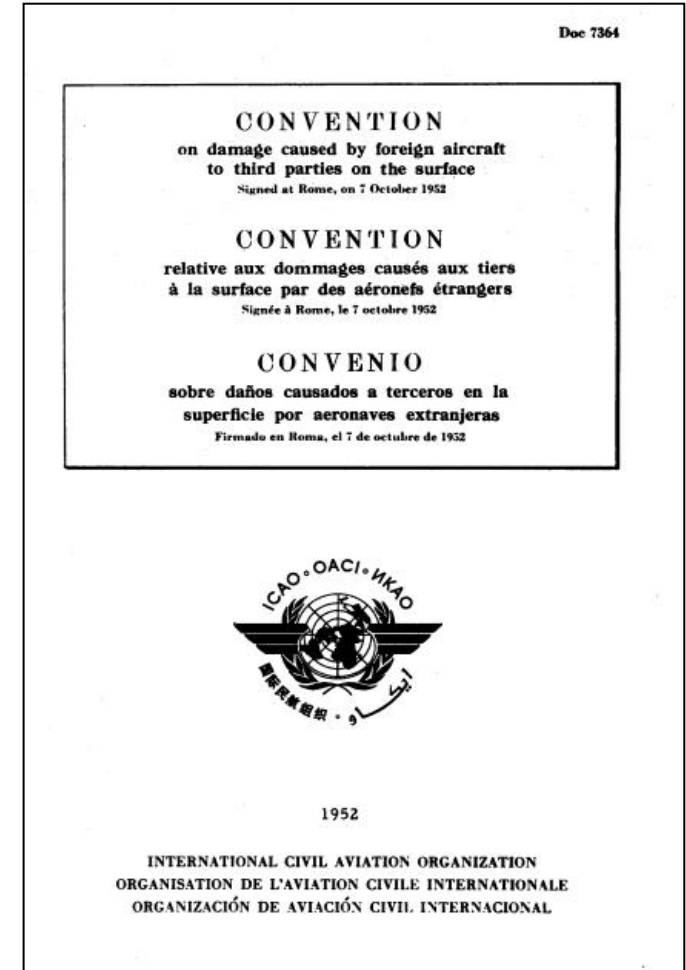
- Dommages pouvant survenir aux tiers au sol à la suite d'un écrasement d'aéronef ou à la suite d'objets qui tombent d'un aéronef en vol (e.g. détachement accidentel de pièces, délestage accidentel ou intentionnel de carburant)
- Dommages peuvent survenir sur des personnes, bâtiments et autres biens
- Cadre juridique international : peu de succès
- Lois nationales



# 2. Responsabilité envers les tiers (dommages au sol)

## Convention de Rome 1952 (51 Parties)

- Principes:
  - Responsabilité stricte exploitant – **art. 1, 2, 6**
  - Limites de responsabilité modestes en fonction du poids des aéronefs – **art. 11, 12**
  - Responsabilité et assurance – **art. 15 - 18**
  - Autres parties (propriétaire) – **art. 2**
  - Autres aspects – **art. 19-21 (prescriptions)**
- Application limitée en pratique



## 2. Responsabilité envers les tiers (dommages au sol)

### Convention de Rome 1952

- Protocole de Montréal 1978 portant amendement à la Convention de Rome 1952 (12 Parties)
- Modernisation:
  - « Globaltime »
  - Convention sur les risques généraux 2009 (12 ratifications)
  - Convention sur la réparation des dommages suite à des actes d'intervention illite 2009 (9 ratifications)

# 3. Financement des aéronefs

## Introduction

- Convention de Genève 1948 (91 Parties)
  - Pas d'uniformité du droit
  - Peu adaptée à la réalité contemporaine du transport aérien
- Convention du Cap et Protocole aéronautique 2001 (84 Parties)
  - Facilite le financement d'aéronefs sur la base des actifs – Sécurité accrue
  - Remplace Genève 1948



# 3. Financement des aéronefs

## Systeme(s) du Cap



# 3. Financement des aéronefs

## Convention du Cap et Protocole aéronautique

- Création d'une garantie internationale – **art. 2, 7**
  - Saisie sans jugement
- Registre international
  - Autorité de surveillance est le Conseil de l'OACI
  - Inscription prioritaire
  - CESAIR (Commission d'Experts)
  - Conservateur: AVIARETO (5 ans)



# 3. Financement des aéronefs

## Convention du Cap et Protocole aéronautique

- Recours – Ch. III Convention
  - Ch. II Protocole (et Annexe)
- IDERA: Irrévocable (sans autorisation de Cour)
- Radiation d'immatriculation
- Permis d'exportation
- Nouvelle immatriculation
- Ferry-flight

# Conclusion



ICAO  
Headquarters  
Montréal

European and  
North Atlantic  
(EUR/NAT) Office  
Paris

Asia and Pacific  
(APAC) Sub-office  
Beijing

Middle East  
(MID) Office  
Cairo

Western and  
Central African  
(WACAF) Office  
Dakar

North American  
Central American  
and Caribbean  
(NACC) Office  
Mexico City

Asia and Pacific  
(APAC) Office  
Bangkok

South American  
(SAM) Office  
Lima

Eastern and  
Southern African  
(ESAF) Office  
Nairobi

---

Thank You!