

**GUIDE ADMINISTRATIF POUR LA RATIFICATION DE LA CONVENTION POUR  
L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES RELATIVES AU TRANSPORT AÉRIEN  
INTERNATIONAL, FAITE À MONTRÉAL LE 28 MAI 1999,  
OU POUR L'ADHÉSION À CETTE CONVENTION**

**INFORMATIONS SUR L'INSTRUMENT ET PRINCIPALES RAISONS DE RATIFIER**

**1. Nom complet de l'instrument :**

*Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, faite à Montréal le 28 mai 1999* (Doc 9740).

**2. Historique :**

Conférence internationale de droit aérien, Montréal 10 – 28 mai 1999.

**3. Sommaire :**

Cette convention a modernisé et refondu le régime juridique international qui avait été établi en vertu de la Convention de Varsovie de 1929 et des divers instruments la modifiant (ce qu'on appelle le « régime de Varsovie ») et elle énonce, dans un cadre global et uniforme, les règles relatives au transport international de personnes, de bagages et de marchandises effectué par aéronef contre rémunération.

La convention facilite l'emploi de documents de transport (billet de passage, lettre de transport aérien) simplifiés et modernisés, ce qui permet d'utiliser le traitement des données électronique ou informatique pour la délivrance de ces documents.

En ce qui concerne la mort ou la lésion accidentelles des passagers, la convention a établi un régime de responsabilité à deux niveaux. Pour les dommages prouvés ne dépassant pas la limite initiale de 100 000 droits de tirage spéciaux (DTS)\* par passager, le transporteur est soumis à une responsabilité stricte indépendamment de la faute, et ce n'est que dans le cas d'une négligence contributive du passager ou de la personne qui demande réparation que le transporteur est exonéré en tout ou en partie. Pour des dommages prouvés dépassant la limite initiale de 100 000 DTS\*, la responsabilité du transporteur aérien est fondée sur un système de faute présumée et il n'y a pas de limite de responsabilité préspécifiée. Pour les dommages relevant de cette seconde catégorie, le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que les dommages ne sont pas dus à sa négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable qui lui est imputable.

Un régime de responsabilité stricte s'applique aussi aux dommages subis par suite de la perte ou de la destruction de bagages. En ce qui concerne la destruction ou la perte de marchandises, la convention prévoit l'établissement d'un régime de responsabilité stricte sous réserve de certains moyens de défense qui demeurent à la disposition du transporteur aérien.

Dans le cas des marchandises, la limite initiale de responsabilité était fixée à 17 DTS\* par kilogramme, et les limites initiales de responsabilité pour perte ou destruction de bagages et pour retard des passagers étaient respectivement de 1 000 DTS\* et 4 150 DTS\* par passager.

---

\* Voir au paragraphe 5 les limites de responsabilité révisées.

**La convention comprend un mécanisme de révision visant à protéger la valeur réelle des montants ci-dessus après son entrée en vigueur.** Conformément à l'article 24, les limites de responsabilité sont révisées par le dépositaire tous les cinq ans, la première révision intervenant à la fin de la cinquième année suivant la date d'entrée en vigueur de la convention. **La quatrième révision a eu lieu en 2024 (voir le paragraphe 5 ci-dessous).**

Au sujet de la juridiction compétente, en cas de lésion ou de mort d'un passager, la convention prévoit qu'en plus des quatre juridictions existantes, il peut aussi être intenté une action en justice devant un tribunal de l'État où le passager avait sa résidence principale ou permanente au moment de l'accident, à condition que le transporteur aérien ait la présence opérationnelle et commerciale requise dans cet État.

La convention a aussi établi une obligation d'assurance en vertu de laquelle un transporteur aérien peut être tenu de fournir à l'État à destination duquel il exploite des services la preuve qu'il maintient une assurance suffisante couvrant sa responsabilité.

La convention contient aussi des règles relatives à la responsabilité du transporteur de fait et du transporteur contractuel à l'égard du passager ou de l'expéditeur.

#### 4. **Principales raisons de ratifier :**

Cette convention a rétabli une uniformité et une prévisibilité des règles relatives au transport international de personnes, de bagages et de marchandises dont on avait un urgent besoin. Tout en maintenant un noyau de dispositions qui ont bien servi la communauté du transport aérien international pendant des décennies, la nouvelle convention apporte la modernisation nécessaire dans un certain nombre de domaines clés. Elle protège les intérêts du passager en prévoyant un régime de responsabilité moderne à deux niveaux (voir le paragraphe 3 ci-dessus) et en facilitant un dédommagement rapide, sans longues poursuites, en cas de dommages prouvés. Pour leur part, les transporteurs aériens réalisent des économies d'exploitation importantes grâce à l'utilisation de documents de transport produits électroniquement et simplifiés, surtout dans le domaine des marchandises, et grâce à la possibilité de gérer les risques de façon plus efficace.

#### 5. **Entrée en vigueur et révision des limites de responsabilité :**

La convention est entrée en vigueur le 4 novembre 2003.

\* Suite à la quatrième révision des limites de responsabilité effectuée par l'OACI conformément à l'article 24, les nouvelles limites arrondies en DTS, au 28 décembre 2024<sup>1</sup>, sont les suivantes :

- **26 DTS** par kilogramme en cas de destruction, perte, avarie ou retard dans le transport de marchandises (article 22, paragraphe 3) ;
- **1 519 DTS** par passager en cas de destruction, perte, avarie ou retard dans le transport de bagages (article 22, paragraphe 2) ;
- **6 303 DTS** par passager en cas de dommage résultant d'un retard dans le transport de personnes (article 22, paragraphe 1) ;
- **151 880 DTS** par passager en cas de mort ou de lésion (pour le premier niveau) (article 21, paragraphe 1).

---

<sup>1</sup> Voir le supplément n° 3 au Doc 9740, fait à Montréal le 9 décembre 2024.

6. **Dépositaire :**

Secrétaire général  
Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)  
À l'attention de la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures  
999, boulevard Robert-Bourassa  
Montréal (Canada)  
H3C 5H7

**Pièces jointes :**

– Modèles d'instruments de ratification et d'adhésion

**MODÈLE  
D'INSTRUMENT DE RATIFICATION  
PAR [NOM DE L'ÉTAT]**

*CONSIDÉRANT* que la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (ci-après désignée « la Convention ») a été conclue à Montréal le 28 mai 1999,

*CONSIDÉRANT* que ladite Convention a été signée au nom de [nom de l'État] le [date],

*ET CONSIDÉRANT* que ladite Convention est soumise à la ratification des États signataires, conformément au paragraphe 3 de son article 53,

*EN CONSÉQUENCE*, je soussigné, [nom et titre du chef de l'État, du chef du gouvernement ou du ministre des Affaires étrangères], déclare que le gouvernement de [nom de l'État], ayant examiné la Convention susmentionnée, la *RATIFIE* et s'engage de bonne foi à en exécuter et mettre en œuvre toutes les stipulations.

*EN FOI DE QUOI*, j'ai signé le présent instrument de ratification à [lieu] le [date].

[Signature] du chef de l'État, du chef du gouvernement ou du ministre des Affaires étrangères) et [Sceau]

**MODÈLE  
D'INSTRUMENT [D'ACCEPTATION] [D'APPROBATION] [D'ADHÉSION]  
PAR [NOM DE L'ÉTAT]**

*CONSIDÉRANT QUE* la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (ci-après désignée « la Convention ») a été conclue à Montréal le 28 mai 1999,

*ET CONSIDÉRANT QUE* tout État qui ne signe pas la Convention peut l'accepter, l'approuver ou y adhérer à tout moment, conformément au paragraphe 4 de son article 53,

*EN CONSÉQUENCE*, je soussigné, [nom et titre du chef de l'État, du chef du gouvernement ou du ministre des Affaires étrangères], déclare que le gouvernement de [nom de l'État], ayant examiné la Convention susmentionnée, *[L'APPROUVE] [L'ACCEPTE] [Y ADHÈRE]* et s'engage de bonne foi à en exécuter et mettre en œuvre toutes les stipulations.

*EN FOI DE QUOI*, j'ai signé le présent instrument [d'acceptation] [d'approbation] [d'adhésion] à [lieu] le [date].

[Signature] du chef de l'État, du chef du gouvernement ou du ministre des Affaires étrangères) et [Sceau]