



ASSEMBLÉE — 39<sup>e</sup> SESSION

COMMISSION JURIDIQUE

Point 45 : Programme des travaux de l'Organisation dans le domaine juridique

**PROMOTION 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)**

(Note présentée par les États-Unis d'Amérique)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

La Convention de Montréal de 1999, qui établit un régime pour régir la responsabilité des transporteurs aériens à l'égard des passagers et des expéditeurs empruntant des vols internationaux, est en vigueur dans 119 pays. Une adhésion universelle à cette Convention 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 devenir parties à 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 l'Objectif stratégique 4, Développement économique du transport aérien.
<i>Incidences financières :</i>	Néant.
<i>Références :</i>	Résolutions A37-22, Appendice C, et A38-20 (Doc 10022 de l'OACI)

## 1. INTRODUCTION

1.1 La Convention de Montréal de 1999 remplace les modestes plafonds de responsabilité des transporteurs aériens prévus par les précédents régimes de Varsovie/La Haye, et elle permet aux passagers d'intenter une action dans leur pays de résidence, ce qui n'était pas possible auparavant. Elle impose aux transporteurs une responsabilité stricte pour les premiers 113 100 droits de tirage spéciaux, pour des dommages prouvés, dans le cas de mort ou de lésions corporelles des passagers (approximativement 157 077 USD ou 142 112 EUR au 18 juillet 2016). Au-delà de ce montant, le transporteur est tenu de réparer à hauteur du préjudice subi à moins qu'il ne prouve qu'il n'a commis aucune négligence. En cas d'accident d'aviation causant la mort ou des lésions corporelles des passagers, la Convention exige aussi du transporteur qu'il verse des avances, s'il y est tenu par la législation de son pays.

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

## 2. ANALYSE

2.1 La Convention de Montréal de 1999 vise à remplacer la mosaïque de régimes relatifs à la responsabilité des transporteurs aériens à l'égard des passagers et des expéditeurs qui s'est constituée au fil des ans, y compris la Convention de Varsovie de 1929 et ses amendements et instruments connexes. Une adhésion universelle à la Convention de Montréal de 1999 éliminerait la confusion quant au régime de responsabilité qui s'applique dans le cas d'un événement donné.

2.2 Bien que la Convention de Montréal de 1999 soit en vigueur dans 119 États membres, 72 États membres ne l'ont toujours pas ratifiée. À sa 38<sup>e</sup> session, l'Assemblée a adopté une résolution (Résolution A38-20) priant instamment les États membres qui ne l'avaient pas encore fait de devenir parties à la Convention. Étant donné les avantages qu'apporterait l'adhésion universelle à la Convention, il conviendrait de prier à nouveau les États membres de ratifier ce document.

-----

## APPENDICE

A38-xx

*L'Assemblée*

*Rappelant* sa Résolution A37-22, Appendice C, relative à la ratification des instruments qui ont été élaborés et adoptés sous les auspices de l'Organisation, et la Résolution A38-20, Promotion de la Convention de Montréal de 1999,

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

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

*Prie instamment* tous les États contractants d'appuyer et d'encourager l'adhésion universelle à 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) ;

*Prie instamment* tous les États contractants qui ne l'ont pas fait de devenir parties à la Convention de Montréal de 1999 aussitôt que possible ;

*Charge* le Secrétaire général d'apporter aux États contractants qui en font la demande une assistance, selon qu'il convient, dans le processus de ratification.

— FIN —