



## ASSEMBLÉE — 39<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION JURIDIQUE

#### Point 47 : Autres questions à examiner par la Commission 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 l'Association du transport aérien international (IATA)]

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La Convention de Montréal de 1999 (MC99) établit un régime moderne, équitable et efficace pour gouverner la responsabilité des compagnies aériennes envers les passagers et les expéditeurs utilisant les vols internationaux. Reconnaissant les avantages importants de MC99 pour les passagers, les expéditeurs et les compagnies aériennes, la 38<sup>e</sup> Assemblée de l'OACI (A38) a adopté la résolution A38-20. Cette dernière presse les États de ratifier MC99 et demande à ceux qui l'ont déjà fait de promouvoir les avantages de la ratification.

L'IATA appuie fermement MC99 et a intercédé directement auprès des États pour faire valoir les avantages pratiques qu'elle offre à tous les intervenants et promouvoir sa ratification. De bons progrès ont été accomplis, et 17 autres États sont devenus parties à MC99 depuis la 38<sup>e</sup> Assemblée en 2013.

Toutefois, bien que MC99 soit envisagée comme régime unique et universel de responsabilité pour le transport aérien international, seulement 120 (63 %) des États contractants de l'OACI l'ont ratifiée. La Convention de Varsovie de 1929 et ses divers textes modificatifs demeurent en vigueur, ce qui crée un mélange hétéroclite et complexe de régimes de responsabilité. Plusieurs accidents et incidents aériens récents ont démontré l'iniquité et la complexité que cela entraîne.

Compte tenu des avantages à tirer de l'adhésion universelle à MC99, les États membres devraient à nouveau être priés d'accorder la priorité à la ratification d'urgence de MC99.

**Suite à donner :** Au vu de la résolution A38-20 et des avantages reconnus de mettre en place un régime universel gouvernant la responsabilité des compagnies aériennes envers les passagers et les expéditeurs utilisant les vols internationaux, l'IATA invite l'Assemblée à :

- a) prendre acte des efforts de l'IATA pour soutenir l'OACI en faisant la promotion de la ratification de MC99; et à
- b) demander instamment aux États membres qui ne l'ont pas fait de ratifier MC99 dans les meilleurs délais.

<sup>1</sup> Versions anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe fournies par l'IATA.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	Cette note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Développement économique du transport aérien</i>
<i>Incidences financières :</i>	S/O
<i>Références :</i>	Résolution A38-20 de la 38 <sup>e</sup> Assemblée de l'OACI

## 1. INTRODUCTION

1.1 La Convention de Montréal de 1999 (MC99) est entrée en vigueur le 4 novembre 2003, établissant un régime moderne de responsabilité dans le domaine du transport aérien international. Elle gouverne la responsabilité des compagnies aériennes en cas de décès, blessures ou retards subis par les passagers, ou de retards, dommages ou pertes de bagages ou de marchandises.

1.2 MC99 était envisagée comme *le* régime universel de responsabilité. Aujourd'hui, près de 13 ans après son entrée en vigueur, seulement 120 des 191 États contractants de l'OACI l'ont ratifiée<sup>2</sup> (il faut noter qu'une grande majorité du trafic aérien régulier est couverte par ces États). Toutefois, un certain nombre d'États où l'aviation est en rapide croissance, particulièrement en Asie, n'ont pas encore ratifié MC99 (voir annexe A).

1.3 Par conséquent, la précédente Convention de Varsovie de 1929, le Protocole de La Haye, la Convention de Guadalajara de 1961 et les protocoles additionnels de Montréal de 1975 demeurent en vigueur, ce qui crée un ensemble hétéroclite et complexe de régimes de responsabilité potentiellement applicables.

1.4 La perte tragique du vol Metrojet 9268 dans la péninsule du Sinaï (octobre 2015) et celle du vol d'Air Asia 8501 en mer de Java (décembre 2014), où il n'y a eu aucun survivant, sont deux exemples récents d'incidents où l'on a appliqué, pour la majorité des passagers décédés, les limites de responsabilité passablement inférieures prévues par le régime de la Convention de Varsovie (voir le tableau 1). La ratification universelle de MC99 mettra fin à cette iniquité, et offrira aux passagers, aux expéditeurs et aux compagnies aériennes davantage de protection et de certitude.

1.5 L'IATA a fait la promotion de la ratification de MC99 auprès des États en organisant des activités à l'échelle nationale, régionale et mondiale. En collaboration avec les compagnies membres et nos associations partenaires, des réunions et des séminaires ont été organisés à l'intention des gouvernements et d'autres intervenants pour expliquer les avantages de la Convention. À l'échelle régionale, l'IATA a abordé les différentes commissions régionales de l'aviation civile pour leur soumettre des documents d'information lors des réunions appropriées. De même, l'IATA s'est adressée aux membres du Conseil de l'OACI et a profité de différents discours et rencontres de son directeur général pour promouvoir la ratification de cet important instrument.

## 2. CONTEXTE

2.1 L'adoption universelle de MC99 apportera d'importants avantages à toutes les parties :

<sup>2</sup> Voir [http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99\\_FR.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_FR.pdf)

2.1.1 *Pour les passagers* – MC99 remplace les plafonds de responsabilité arbitrairement peu élevés des compagnies aériennes, qui s'élèvent, selon la Convention de Varsovie et les régimes de responsabilité de Varsovie et La Haye, à 12 000 \$ US (voir le tableau 1) en cas de décès ou de blessure. Selon MC99, les passagers ont droit à des indemnités pouvant atteindre 113 110 droits de tirage spéciaux (soit environ 160 000 \$ US en juin 2016) sans preuve de négligence ou de faute. Si les dommages réclamés dépassent ce montant, le fardeau de la preuve revient à la compagnie aérienne, qui doit démontrer qu'elle n'a pas été négligente. MC99 comporte aussi des dispositions favorables aux consommateurs, comme la possibilité que les réclamations des passagers soient faites dans un plus vaste choix de juridictions et que des avances soient versées aux victimes par les compagnies aériennes. Enfin, l'OACI revoit les limites de responsabilité tous les cinq (5) ans pour s'assurer que MC99 s'adapte à l'inflation et à l'évolution de la situation.

2.1.2 *Pour les expéditeurs* – 35 % du commerce mondial, en valeur, fait appel au transport aérien. Cela touche des envois de grande valeur et sensibles au temps comme les fournitures médicales, les composants et les produits frais. Selon la Convention de Varsovie, une lettre de transport aérien en format papier doit accompagner l'envoi pour que les compagnies aériennes soient tenues aux limites de responsabilité. Toutefois, MC99 facilite l'utilisation de dossiers électroniques, incluant la lettre de transport aérien électronique (e-AWB). Ainsi, il y a d'importants gains d'efficacité et des avantages environnementaux liés à l'élimination des documents papier de la chaîne d'approvisionnement du fret aérien. De même, l'utilisation de documents électroniques contribue à la facilitation du commerce puisque les expéditeurs, les transitaires et les autorités réglementaires profitent du traitement plus rapide et plus précis des documents, d'une productivité accrue, d'une plus grande sûreté, de la diminution des délais d'acheminement et d'une meilleure conformité douanière.

2.1.3 *Pour les compagnies aériennes* – Plusieurs compagnies aériennes internationales exploitent des réseaux de plus en plus mondialisés. Toutefois, sans la ratification universelle de MC99, il subsiste un ensemble hétéroclite de régimes de responsabilité. Par exemple, sur un vol entre un point d'origine et une destination, les passagers et les chargements de marchandises peuvent être sujets à plusieurs régimes de responsabilité différents. Comme on l'a expliqué au point 1.4, cela crée de la complexité et de la confusion lorsqu'il s'agit de déterminer quel régime s'applique à un incident ou un accident particulier. Le processus de traitement des réclamations pour le transport aérien international est inutilement complexe. L'adoption universelle de MC99 éliminera ces problèmes.

**Tableau 1 – Limites associées aux différents régimes de responsabilité des compagnies aériennes**

Type	Convention de Varsovie (1929)	Protocole de La Haye (1955)	Protocole additionnel 2 & Protocole de Montréal 4	Convention de Montréal (1999)
<b>Décès ou blessure</b>	12 000 \$ US	24 000 \$ US	25 000 \$ US	<b>160 000 \$ US</b> (premier seuil, plus hautes sommes récupérables)
<b>Marchandises</b>	20 \$ US par kg	20 \$ US par kg	25 \$ US par kg	<b>28 \$ US par kg</b>
<b>Dispositions concernant la documentation électronique ?</b>	Non	Non	Oui (avec MP4 seulement)	<b>Oui</b>

*Note : Le tableau compare les limites et les seuils en utilisant les valeurs converties en dollars US au 22 juin 2016. Le traité ne spécifie pas de valeurs en dollars US – elles ont été ainsi calculées pour faciliter la comparaison et servir de référence.*

### 3. **SUITE À DONNER**

3.1 Au vu de la résolution A38-20 et des avantages déjà mentionnés d'établir un régime universel gouvernant la responsabilité des compagnies aériennes envers les passagers et les expéditeurs utilisant les vols internationaux, l'IATA invite l'Assemblée à :

- a) prendre acte des efforts de l'IATA pour soutenir l'OACI en faisant la promotion de la ratification de MC99; et à
- b) demander instamment aux États membres qui ne l'ont pas fait de ratifier MC99 dans les meilleurs délais.

-----

**Appendice**

**LISTE DES ÉTATS CONTRACTANTS DE L'OACI QUI N'ONT PAS ENCORE RATIFIÉ MC99**

1 Afghanistan	28 Kirghizistan	55 Sri Lanka
2 Algérie	29 Laos	56 Soudan
3 Andorre	30 Lesotho	57 Suriname
4 Angola	31 Libéria	58 Swaziland
5 Antigua-et-Barbuda	32 Libye	59 Tadjikistan
6 Bahamas	33 Malawi	60 Thaïlande
7 Bangladesh	34 Îles Marshall	61 Timor-Leste
8 Bélarus	35 Mauritanie	62 Togo
9 Bhoutan	36 Maurice	63 Trinité-et-Tobago
10 Brunei Darussalam	37 Micronésie	64 Tunisie
11 Burundi	38 Myanmar	65 Turkménistan
12 Cambodge	39 Nauru	66 Ouganda
13 République centrafricaine	40 Népal	67 Ouzbékistan
14 Tchad	41 Nicaragua	68 Venezuela
15 Comores	42 Niger	69 Vietnam
16 Corée du Nord	43 Palaos	70 Yémen
17 Djibouti	44 Papouasie-Nouvelle-Guinée	71 Zambie
18 Érythrée	45 Russie	72 Zimbabwe
19 Ghana	46 Saint-Kitts-et-Nevis	
20 Grenade	47 Sainte-Lucie	
21 Guinée	48 Samoa	
22 Guinée-Bissau	49 Saint-Marin	
23 Haïti	50 Sao Tome-et-Principe	
24 Indonésie	51 Sénégal	
25 Iran	52 Îles Salomon	
26 Iraq	53 Somalie	
27 Kiribati	54 Soudan du Sud	