



ASSEMBLÉE — 37<sup>e</sup> SESSION

COMMISSION JURIDIQUE

Point 60 : 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 l'Afrique du Sud, le Canada, les États-Unis d'Amérique et Singapour)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

La Convention de Montréal de 1999, qui établit un régime pour régir la responsabilité des compagnies aériennes en cas de dommages causés aux passagers, aux bagages et aux marchandises lors de voyages internationaux, est en vigueur dans 97 pays. 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 contractants 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 l'Objectif stratégique F (Principes de droit).
<i>Incidences financières :</i>	Néant.
<i>Références :</i>	Résolution A36-26, Appendice C.

## 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 (approximativement 171 000 USD ou 133 000 euros à la mi-août 2010). Au-delà de cette somme, le transporteur est tenu de réparer à hauteur du préjudice subi à moins qu'il ne prouve qu'il n'a commis aucune négligence. La Convention encourage aussi le versement rapide d'avances aux victimes, lorsque le transporteur est tenu de verser de telles avances 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 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 fait l'objet de la Convention de Varsovie de 1929. Différentes modifications ont depuis lors été apportées par un certain nombre d'accords internationaux. Mais 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 Quatre-vingt dix-sept pays ont ratifié la Convention de Montréal de 1999, mais il reste encore une centaine d'États contractants de la Convention de Chicago qui ne l'ont pas encore fait. À sa 36<sup>e</sup> session, l'Assemblée a adopté une résolution (Résolution A36-26, Appendice C) par laquelle elle prie instamment les États contractants qui ne l'ont pas encore fait de ratifier les instruments adoptés sous les auspices de l'OACI, en particulier la Convention de Montréal de 1999. Étant donné les avantages qu'apporterait l'acceptation universelle de cette convention, il convient de prier à nouveau les États contractants de ratifier ce document.

## 3. SUITE À DONNER

3.1 L'Assemblée est invitée à adopter la résolution jointe en appendice.

-----

## APPENDICE

A37-xx

*L'Assemblée*

*Rappelant* sa Résolution A36-26, 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 et commode qui permette une indemnisation intégrale des pertes,

*Prie instamment* tous les États d'appuyer et d'encourager l'adoption universelle de la Convention de Montréal de 1999 ;

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

*Charge* le Secrétaire général d'apporter au besoin aux États qui en font la demande une assistance dans le processus de ratification.

— FIN —