



ASSEMBLÉE — 37^e 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 « Air Crash Victims Families Group »,
« Air Safety Foundation » et la Asociación Latina Americana de
Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La Convention de Montréal de 1999 qui établit certaines règles unifiées pour le transport international de passagers et le fret a été ratifiée et est entrée en application dans 97 des 190 États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Afin de remplacer complètement la Convention de Varsovie 1929 originelle, ses différents protocoles additionnels, les lois nationales aussi bien que les accords entre compagnies et ainsi achever l'unification mondiale de certaines règles du transport aérien, tous les États membres qui ne l'ont pas fait devraient ratifier la Convention de Montréal de 1999 dès que possible.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à adopter la résolution soumise par les États-Unis et les autres États cosignataires ;
- b) dans leurs échanges bilatéraux ou multilatéraux, ou dans tout autre échange diplomatique, y compris au plus haut niveau, avec les États n'ayant pas ratifié la Convention de Montréal de 1999, les États l'ayant déjà ratifiée, doivent encourager la ratification par ces États le plus tôt possible.

<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 Varsovie de 1929 a été signée par 31 États membres de la Société des Nations à une époque où le transport aérien n'en était qu'à ses débuts. La Convention est entrée en application en 1934.

1.2 Aujourd'hui, 190 États sont membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Sur de longues distances, le transport par voie aérienne est devenu le mode de déplacement préféré, voire unique pour certaines régions inaccessibles, des passagers et pour les marchandises de haute valeur.

1.3 La Convention de Montréal de 1999 a été adoptée par acclamation, et signée initialement par 53 États membres de l'OACI. La Convention est entrée en application en 2003.

1.4 Une jurisprudence importante s'est développée durant les 81 années d'existence du « système Varsovie 1929 ».

2. DISCUSSION

2.1 Aucun des nombreux protocoles additionnels, des dispositions régionales, nationales ou accords entre transporteurs, concernant la Convention de Varsovie de 1929 n'ont jamais été unifiés, avec pour conséquence d'importants litiges, longs et coûteux afin de déterminer les droits des parties, la juridiction compétente, le champ de la responsabilité et une réparation adéquate des pertes et des dommages.

2.2 La Convention de Montréal de 1999 unifie et simplifie le patchwork du « système Varsovie 1929 » et le met en conformité avec les exigences de l'aviation civile du 21^e siècle.

2.3 Concernant le transport de marchandises, ont été adoptés des moyens documentaires modernes pour diminuer de façon substantielles une paperasserie dépassée, sujette à erreur, souvent contestée et coûteuse.

2.4 Les montants ont été unifiés et exprimés en « droits de tirages spéciaux » (DTS). La valeur de ces montants est préservée par un ajustement toutes les cinq années en fonction de l'inflation.

2.5 La nécessité de prouver la « faute intentionnelle » du transporteur posée par la Convention de Varsovie 1929 a mené à de longs, coûteux et multiples litiges portés devant la Justice. Cela a été remplacé dans la Convention de Montréal de 1999 par un système limité de responsabilité de plein droit pour les dommages (jusqu'à 113 000 DTS) et une compensation ultérieure complète pour les pertes économiques et non économiques provoquées, conformément aux lois du domicile de la victime. Cela permet d'éviter les litiges de type "forum shopping" mais préserve le droit pour les transporteurs de prouver leur innocence. Les dommages punitifs restent exclus.

2.6 La Convention de Montréal de 1999 vise également les accords mondiaux de partage de codes et les accords d'alliances, pratiques qui n'existaient pas encore en 1929.

2.7 Depuis son entrée en application en 2003, la Convention de Montréal de 1999 a prouvé qu'elle était bénéfique pour toutes les parties impliquées.

3. **ACTION DE L'ASSEMBLÉE**

3.1 Il est recommandé que l'Assemblée adopte la Résolution présentée à l'Appendice de la note de travail A37-WP/77.

— FIN —