



ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMMISSION JURIDIQUE

Point 47 : Programme de travail de l'Organisation dans le domaine juridique

PROMOTION DE LA CONVENTION POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES RELATIVES AU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL (CONVENTION DE MONTRÉAL DE 1999)

[Note présentée par les Émirats arabes unis, le Groupe des familles des victimes d'accidents d'avion et l'Association du transport aérien international (IATA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La Convention de Montréal de 1999 a créé un régime moderne, juste et efficace régissant la responsabilité des compagnies aériennes à l'égard des passagers et des expéditeurs sur les vols internationaux. Bien que l'objet de cette convention ait été d'établir un régime universel de responsabilité relatif au transport aérien international, seuls 103 (54 %) des États membres de l'OACI y sont actuellement parties. La Convention de Varsovie de 1929, et ses instruments d'amendement, demeurent en vigueur.

Il existe en conséquence une mosaïque complexe de régimes de responsabilité potentiellement applicables. Aussi, même les passagers et le fret en provenance d'États déjà parties à la Convention de Montréal de 1999 peuvent rester assujettis aux dispositions de régimes plus anciens, selon leur itinéraire.

En septembre 2010, l'Assemblée de l'OACI, dans sa résolution A37-24, adoptée à sa 37^e session, a prié instamment tous les États qui ne l'avaient pas fait de ratifier la Convention de Montréal de 1999. Malheureusement, depuis lors, 7 autres États seulement ont ratifié la Convention ou y sont devenus parties. L'une des recommandations de la sixième Conférence de transport aérien (ATConf/6) tenue en mars 2013 invitait les États à ratifier la convention.

En raison des avantages qui découleraient de l'acceptation universelle de la convention, il convient de prier à nouveau instamment les États membres de ratifier la Convention de Montréal de 1999 ou d'y adhérer.

Suite à donner : À la lumière de la résolution A37-24 et des avantages que comporterait un régime universel de responsabilité des compagnies aériennes à l'égard des passagers et des expéditeurs sur les vols internationaux, les co-signataires invitent l'Assemblée à prier instamment tous les États membres qui ne l'ont pas encore fait de devenir parties à la Convention de Montréal de 1999 dès que possible.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à la Stratégie d'exécution de soutien – Soutien des programmes — Services juridiques et relations extérieures.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Doc 9958, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 8 octobre 2010) Recommandation ATConf/6-WP/104, Rapport sur le point 1 de l'ordre du jour (1.1.4)

1. INTRODUCTION

1.1 La Convention de Montréal de 1999, entrée en vigueur le 4 novembre 2003, a créé un régime de responsabilité moderne en ce qui concerne le transport aérien international.

1.2 Bien que la convention ait été conçue comme un régime universel de responsabilité, près d'une décennie plus tard, 103 (54 %) des États membres de l'OACI seulement y sont parties¹ (encore que ces États représentent la vaste majorité du trafic aérien régulier). Un certain nombre de grands États aéronautiques demeurent cependant en dehors du régime. Ni la Convention de Varsovie de 1929, ni ses instruments d'amendement n'ont jamais atteint l'adhésion universelle :

Traité	Entrée en vigueur	Nombre de parties
Convention de Chicago de 1944	1947	191
Convention de Varsovie de 1929	1933	152
Protocole de la Haye de 1955	1963	137
Convention de Guadalajara de 1961	1964	86
Protocole additionnel de Montréal n° 1 de 1975	1996	50
Protocole additionnel de Montréal n° 2 de 1975	1996	51
Protocole additionnel de Montréal n° 3 de 1975	Pas en vigueur	21
Protocole additionnel de Montréal n° 4 de 1975	1998	58

1.3 La Convention de Varsovie de 1929, le Protocole de la Haye de 1955, la Convention de Guadalajara de 1961 et certains des protocoles additionnels de Montréal de 1975 demeurent en vigueur— ces instruments plus anciens constituent une mosaïque complexe de régimes de responsabilité potentiellement applicables².

1.4 Dans de nombreux cas, les passagers, les expéditeurs et les compagnies aériennes ne bénéficient pas encore des avantages importants découlant de la Convention de Montréal de 1999.

¹ Voir Appendice B.

² Une source particulière de confusion découle du fait que certains États ont ratifié seulement la Convention originale de Varsovie de 1929 sans ses instruments d'amendement, tandis que d'autres États sont devenus parties à plusieurs des instruments d'amendement sans ratifier la convention d'origine. Les tribunaux ont jugé que le fait pour un État non partie à la Convention d'adhérer à un protocole d'amendement n'en fait pas un État partie à la convention non amendée : voir *Chubb v Asiana Airlines* 214F 3rd 301, 308 2nd Cir 2000 (Docket 99-7617) – US.

2. ANALYSE

2.1 L'adoption universelle de la Convention de Montréal de 1999 apportera à toutes les parties d'importants avantages :

i) *Pour les passagers* – La Convention de Montréal de 1999 remplace les limites de responsabilité des compagnies aériennes arbitrairement basses de 12 000 USD (voir tableau 1) en cas de décès ou de blessure établies par la Convention de Varsovie et le régime de responsabilité de Varsovie/La Haye. En vertu de la Convention de Montréal de 1999, les passagers peuvent réclamer des dommages-intérêts pouvant aller jusqu'à 113 110 droits de tirage spéciaux (environ 170 000 USD en avril 2013) sans devoir prouver la négligence ou la faute. En cas de réclamation plus élevée, la charge de la preuve incombe à la compagnie aérienne, qui doit démontrer qu'elle n'a pas fait montre de négligence. La Convention de Montréal de 1999 contient également d'autres dispositions favorables aux consommateurs comme la possibilité pour les passagers d'intenter des poursuites dans un plus grand nombre de juridictions et le versement anticipé d'indemnités aux victimes par les compagnies aériennes. Enfin, l'OACI réexamine les limites de responsabilité tous les cinq ans, de sorte que la Convention de Montréal de 1999 suit l'évolution de la conjoncture et de l'inflation.

ii) *Pour les expéditeurs de fret* – La Convention de Montréal de 1999 facilite expressément l'utilisation par les compagnies aériennes de dossiers électroniques, notamment de lettres de transport aérien (E-AWB) et d'autres documents de transport électroniques. L'élimination du papier de la chaîne d'approvisionnement du fret aérien apporte des gains d'efficacité importants, ainsi que des avantages du point de vue de l'environnement. Tant que la Convention de Montréal de 1999 n'est pas en vigueur, l'industrie ne peut informatiser comme elle le souhaite la procédure d'expédition du fret aérien en éliminant les documents papier de la chaîne d'approvisionnement. Selon les estimations, l'utilisation de documents électroniques pour le fret fera économiser 4,9 milliards USD par année. Pour les expéditeurs, les transitaires et les organismes de réglementation, l'informatisation permettra un traitement plus rapide et plus précis des données, améliorera la productivité et la sûreté, réduira les délais de livraison et favorisera le respect des règlements douaniers.

iii) *Pour les compagnies aériennes* – De nos jours, la plupart des compagnies aériennes internationales exploitent des vols sur de vastes réseaux de routes, qui s'étendent à l'échelle mondiale. Toutefois, tant que la Convention de Montréal de 1999 n'aura pas été ratifiée universellement, une mosaïque de régimes de responsabilité continuera d'exister. Par exemple, sur un même vol, quelles qu'en soient l'origine et la destination, les passagers et les expéditions de fret pourront être assujettis à des régimes de responsabilité différents.

Cette situation complexe entraîne de la confusion en ce qui concerne le régime applicable à un incident ou à un accident. En conséquence, il est inutilement ardu d'obtenir une couverture d'assurance adéquate et de traiter les réclamations relatives au transport aérien international. Une acceptation universelle de la Convention de Montréal de 1999 éliminerait une grande partie de ces problèmes.

2.2 L'acceptation universelle de la Convention de Montréal de 1999 permettra aux gouvernements de garantir vraiment l'application aux passagers et au fret d'un régime de responsabilité moderne et juste, quelle que soit la route ou la destination. De même, étant donné que la Convention facilite l'utilisation de lettres de transport aérien électroniques, les gouvernements seront assurés que les membres de l'industrie qui comptent sur les liaisons aériennes pour transporter leurs marchandises bénéficieront de délais de livraison réduits, de la traçabilité de leurs marchandises et de coûts plus faibles à l'échelle mondiale.

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

Type	Convention de Varsovie (1929)	Protocole de La Haye (1955)	Protocole additionnel n° 2 et Protocole de Montréal n° 4	Convention de Montréal de 1999
Décès ou blessure	12 000 USD	24 000 USD	25 000 USD	170 000 USD (premier seuil, possibilité de recouvrement d'un montant plus élevé)
Fret	20 USD/kilo	20 USD/kilo	25 USD/kilo	28 USD/kilo
Documentation électronique?	Non	Non	Oui (seulement pour le Protocole de Montréal n° 4)	Oui

Note : les montants en dollars É.-U. indiqués pour les limites et les seuils correspondent aux taux moyens du marché au 4 avril 2013. Les traités ne spécifient pas de montants en dollars É.-U. – ceux-ci ont été calculés pour faciliter la référence et la comparaison.

APPENDICE

LISTE DES ÉTATS MEMBRES DE L'OACI
PARTIES À LA CONVENTION DE MONTRÉAL DE 1999

Albanie	Estonie	Nigéria
Afrique du Sud	États-Unis	Norvège
Allemagne	Finlande	Nouvelle-Zélande
Arabie saoudite	France	Oman
Argentine	Gambie	Pakistan
Arménie	Géorgie	Panama
Australie	Grèce	Paraguay
Autriche	Hongrie	Pays-Bas
Bahreïn	Îles Cook	Pérou
Barbade	Inde	Pologne
Belgique	Irlande	Portugal
Belize	Islande	Qatar
Bénin	Israël	République arabe syrienne
Bosnie-Herzégovine	Italie	République de Corée
Botswana	Jamaïque	République de Moldova
Brésil	Japon	République dominicaine
Bulgarie	Jordanie	République tchèque
Burkina Faso	Kenya	République-Unie de Tanzanie
Cameroun	Koweït	Roumanie
Canada	Lettonie	Royaume-Uni
Cap-Vert	Liban	Saint-Vincent-et-les Grenadines
Chili	Lituanie	Serbie
Chine	Luxembourg	Seychelles
Chypre	Macédoine (ex-République yougoslave de)	Singapour
Colombie	Madagascar	Slovaquie
Congo	Malaisie	Slovénie
Costa Rica	Maldives	Suède
Croatie	Mali	Suisse
Cuba	Malte	Tonga
Danemark	Maroc	Turquie
Égypte	Mexique	Ukraine
El Salvador	Monaco	Uruguay
Émirats arabes unis	Mongolie	Vanuatu
Équateur	Monténégro	
Espagne	Namibie	TOTAL : 103 États membres

L'Union européenne est également devenue partie à la Convention de Montréal de 1999 en tant qu'organisation d'intégration économique régionale.