

Fiche Convention de Montréal

La convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999 entre les Etats membres de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), est entrée en vigueur au plan international le 4 novembre 2003 pour les premiers Etats parties l'ayant ratifiée.

En ce qui concerne l'ensemble des Etats membres de l'Union européenne, elle est applicable depuis le 28 juin 2004.

Cette nouvelle convention internationale vise à **moderniser le régime juridique régissant la responsabilité civile des transporteurs aériens en cas de dommages causés aux passagers, à leurs bagages et aux marchandises à l'occasion d'un transport aérien international**. Elle est destinée à remplacer à terme la Convention de Varsovie, plus ancienne.

La Convention de Varsovie, qui remonte au 12 octobre 1929, a été successivement complétée et amendée par de nombreux protocoles ou accords, donnant lieu à un système juridique complexe et peu clair au plan du droit international des transports aériens. En outre, cette Convention est jugée, depuis de nombreuses années, inéquitable à l'égard des passagers en raison du faible plafond de responsabilité du transporteur aérien qu'elle prévoit en cas d'accident et qui ne correspond plus à l'évolution économique actuelle : 8 300 DTS (droits de tirage spéciaux – soit environ 9 000 euros¹), plafond porté à 16 600 DTS (environ 18 000 euros) par le protocole modificatif de la Haye de 1955.

La convention de Montréal vise à remédier aux nombreux inconvénients suscités par cette fragmentation et inadaptation des textes, en unifiant et actualisant les dispositions pertinentes des instruments antérieurs pour mieux intégrer les évolutions qu'a connues le secteur du transport aérien au cours de ces dernières années **tout en améliorant très sensiblement le régime d'indemnisation des passagers aériens, notamment en cas d'accident**. L'élaboration de cette convention a permis de réaliser un équilibre satisfaisant entre les besoins et les intérêts de tous les partenaires de l'aviation civile internationale, les Etats, les passagers et les transporteurs.

// Les principales dispositions du nouveau dispositif sont les suivantes :

Une des principales caractéristiques du nouvel instrument juridique réside dans l'instauration du principe de responsabilité civile illimitée du transporteur aérien **en cas de dommages corporels**.

¹ Au 15/12/2009 (1 DTS = 1, 09 €)

La Convention de Montréal prévoit désormais en la matière un système à « double niveau » :

- un **premier niveau** qui fixe une responsabilité objective de plein droit, la responsabilité du transporteur aérien étant **automatiquement engagée**, sauf preuve d'une faute de la victime, jusqu'à concurrence de 100 000 DTS (soit 109 000 euros). Dans le cadre du processus de révision périodique prévu par la convention, ce montant a été porté à **113 100 DTS** (soit approximativement 123 300 euros²) pour les transports aériens internationaux, relevant de cette convention, réalisés **à compter du 30 décembre 2009** ;
- un second niveau, basé sur la présomption de faute du transporteur, **sans limite de responsabilité**, le transporteur aérien étant tenu de réparer à hauteur du préjudice subi s'il n'est pas en mesure de prouver qu'il n'a commis aucune négligence.

L'obtention d'une indemnisation sans de longues poursuites judiciaires devrait par conséquent être facilitée dans la mesure où il n'est désormais plus nécessaire au passager (ou à ses ayants droit en cas de décès), dont le transport international relèverait de cette convention, de prouver la faute inexcusable du transporteur pour obtenir la réparation intégrale des préjudices subis, comme c'est le cas avec le régime instauré par la convention de Varsovie.

D'autres dispositions de la convention de Montréal s'avèrent également **favorables** aux passagers :

- **En cas d'accident**, les Etats peuvent demander au transporteur de faire des **paiements anticipés** (avance de premier secours) pour aider les victimes ou leurs ayants droit à subvenir à leurs besoins économiques immédiats ;
- En cas de **mort ou de lésion corporelle** d'un passager, les actions en responsabilité à l'encontre du transporteur **peuvent**, sous certaines conditions, **être intentées dans le pays** où, au moment de l'accident, le passager avait sa **résidence** principale et permanente ;
- Les **plafonds d'indemnisation** ont été **relevés pour ce qui concerne les dommages, retards ou pertes de bagages**. Ainsi, au plafond de 17 DTS par kilo prévu dans le cadre de la convention de Varsovie pour les bagages enregistrés, a été substitué un **plafond global** par sinistre dont le montant, initialement fixé à 1 000 DTS, s'élève à **1 113 DTS** (soit 1 233 euros) **à partir du 30 décembre 2009**.

² Au 15/12/2009 (1 DTS = 1,09 €)

La responsabilité du transporteur aérien, en cas de dommage résultant d'un **retard dans l'acheminement des passagers**, a été limitée dans la nouvelle convention à la somme de 4 150 DTS, montant porté à **4 694 DTS** (5 116 €) **au 30 décembre 2009**.

.../...

Enfin, et ce afin de garantir l'indemnisation des victimes, **les transporteurs aériens sont désormais soumis au plan mondial à une obligation et preuve d'assurance**.

III/ Le champ d'application du nouveau dispositif

La convention de Montréal, qui comptait 92 Etats parties au 1^{er} décembre 2009, régit les transports aériens internationaux **entre les seuls Etats l'ayant ratifiée**.

Elle est donc appelée **à coexister avec la convention de Varsovie**, qui compte actuellement 152 Etats parties et qui continuera à régir les transports internationaux entre les Etats parties à la convention de Montréal et ceux n'ayant pas encore ratifié cette nouvelle convention.

Cette dualité de régime au plan international ne devrait pas, cependant, affecter les droits des passagers aériens voyageant sur les liaisons internationales assurées par des transporteurs aériens titulaires d'une licence d'exploitation délivrée par un Etat membre de l'Union européenne en application de la législation communautaire.

Il convient tout d'abord de rappeler à cet égard que les principales innovations de la Convention de Montréal avaient déjà été introduites dans l'ordre juridique communautaire du fait du règlement (CEE) n° 2027/97 du 9 octobre 1997, relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident. Ce texte communautaire prévoyait en effet les principes de dé plafonnement de la responsabilité du transporteur aérien et d'instauration d'une responsabilité objective de plein droit jusqu'à hauteur de 100 000 DTS, qui ont été repris dans la Convention de Montréal.

Par ailleurs, la perspective d'une ratification de la Convention de Montréal par les Etats membres de l'Union européenne a motivé, dès le début des années 2000, une modification du règlement précité n° 2027/97 afin de l'aligner sur les dispositions de la nouvelle convention en ce qui concerne le **transport aérien des passagers et de leurs bagages** ou pour le compléter sur certains points. Les travaux engagés à cette fin ont ainsi abouti à **l'adoption du règlement modificatif n° 889/2002 du 13 mai 2002, qui est applicable depuis le 28 juin 2004, date d'entrée en vigueur de la Convention de Montréal pour la Communauté**.

Le dispositif instauré au plan communautaire *régit tant les transports domestiques à l'intérieur de chaque Etat membre que les transports internationaux à l'intérieur ou à l'extérieur de la Communauté, dès lors qu'ils sont assurés par des compagnies aériennes de transport public relevant de l'un ou l'autre des Etats membres.*