



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

convention sur le transport aérien international

Question écrite n° 29654

Texte de la question

M. Christian Estrosi appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur le nouveau régime juridique de la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de dommages corporels des passagers. En effet, suite à la ratification par les États-Unis de la convention de Montréal du 28 mai 1999, celle-ci est entrée en vigueur le 4 novembre 2003, modifiant ainsi profondément les règles juridiques de la responsabilité des transporteurs aériens. Par conséquent, il lui demande donc de bien vouloir lui préciser ces nouvelles règles de responsabilité.

Texte de la réponse

La convention de Montréal, qui est entrée en vigueur le 4 novembre 2003, s'applique aux États qui ont déposé leurs instruments de ratification auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Elle modernise et consolide, en un seul instrument juridique, les différents accords ou protocoles, connus collectivement sous le nom de régime de Varsovie, en référence à la convention signée le 12 octobre 1929, et qui régissent la responsabilité civile des transporteurs au plan international. Ce texte a pour ambition de reconstituer un régime universel de responsabilité garantissant une meilleure protection du passager aérien. Une des caractéristiques majeures de la convention de Montréal réside dans la notion de responsabilité civile illimitée du transporteur en cas de mort ou de lésion des passagers. En effet, alors que la convention de Varsovie fixait une limite équivalente seulement à 8 300 droits de tirage spéciaux (DTS) (1 DTS = 1,18 euro [cours au 19 janvier 2004]), portée à plus de 16 000 DTS par le protocole de La Haye de 1955, la convention de Montréal prévoit un système de responsabilité du transporteur à deux niveaux. Le premier correspond à une responsabilité de plein droit du transporteur qui est automatiquement engagée jusqu'à concurrence de 100 000 DTS, sauf preuve d'une faute de la victime. Le deuxième niveau repose sur la présomption de faute du transporteur sans limite de responsabilité, sauf si celui-ci est en mesure de prouver qu'il n'a commis aucune négligence ou que les dommages résultent de l'acte d'un tiers. Il convient de souligner le renversement de la charge de la preuve qui incombe désormais intégralement au transporteur. Pour ce qui est des dommages (retard, perte ou détérioration) causés aux bagages transportés, la convention de Montréal augmente sensiblement les limites de responsabilité du transporteur. A l'actuel plafond basé sur le poids, en ce qui concerne les bagages enregistrés, et s'élevant à 17 DTS par kilo, est substitué un plafond global par sinistre dont le montant est fixé à 1 000 DTS. D'autres dispositions de la convention de Montréal s'avèrent également favorables aux passagers, notamment la reconnaissance du principe de paiements anticipés d'allocations de premiers secours et la possibilité pour le passager d'intenter, sous certaines conditions, une action judiciaire dans l'État où il a sa résidence permanente, etc. La France, signataire de la convention de Montréal, a achevé sa procédure interne de ratification, la loi autorisant cette ratification ayant été adoptée par le Parlement et promulguée le 24 avril 2003. Toutefois, aux termes de la décision du Conseil des ministres des transports du 5 avril 2001, il est prévu un dépôt conjoint des instruments de ratification auprès de l'OACI par la Communauté et les États membres. Ce dépôt conjoint n'a pu encore intervenir, en raison du retard pris par certains États membres dans la finalisation de leur procédure interne de ratification. Compte tenu de cette situation, la convention de Montréal ne pourra entrer en vigueur

pour l'ensemble de la Communauté que dans le courant de l'année 2004. Il est à noter cependant que l'actuelle réglementation communautaire en vigueur (règlement CE n° 2027 du 9 octobre 1997) relative à la responsabilité des transporteurs aériens de la Communauté en cas d'accident s'avère très proche, en ce qui concerne la réparation des dommages corporels, du système de responsabilité du transporteur aérien adopté au niveau international dans le cadre de la convention de Montréal.

Données clés

Auteur : [M. Christian Estrosi](#)

Circonscription : Alpes-Maritimes (5^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 29654

Rubrique : Traités et conventions

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 8 décembre 2003, page 9312

Réponse publiée le : 9 mars 2004, page 1841