

## Réglementation internationale du transport aérien

Le transport aérien est régi à l'international par des conventions et divers protocoles dont voici un répertoire.

- La convention relative à l'aviation civile internationale, dite de Chicago signée le 7 décembre 1944. Elle définit et décrit les règles d'exploitation des aéronefs civils, des aéroports, les règles de navigation, la sécurité aérienne, les qualifications du personnel navigant, les normes internationales en matière de transport aérien civil et présente l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale)
- Les annexes de 1 à 18 de la convention relative à l'aviation civile internationale.
  
- La convention de Varsovie. Convention pour l'unification de certaines règles relatives au Transport aérien international, signée le 12 octobre 1929. Elle définit et décrit les mentions à porter sur les documents de transport aérien ou titres de transport ; apporte des précisions sur la nature des documents qui doivent toujours accompagner la LTA (Lettre de Transport Aérien) ; définit les responsabilités des parties au contrat en cas de dommages corporels ou matériels ; définit en cas de litige les tribunaux compétents ; délimite les délais de déclaration du dommage subi et celui de l'action en responsabilité ; précise les limitations de son champ d'application dans le cas d'un transport combiné qui implique outre d'autres modes de transport, une opération de transport aérien. La convention de Varsovie continue à s'appliquer aux Etats qui ne sont pas parties à la Convention de Montréal
  
- Le Protocole de La Haye signé le 18 septembre 1955, portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929. Il redéfinit la notion de transport international ; et inclut le fait des transports successifs lors d'une même opération de transport. Ce protocole limite le champ d'application de la convention de Varsovie en excluant le transport de courriers et de colis postaux ; elle modifie certaines mentions sur les titres de transport ; révisé les responsabilités du transporteur et modifie le délai de déclaration des dommages.
  
- La Convention de Guadalajara du 18 septembre 1961. Convention complémentaire à la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur. Cette convention intègre la notion de sous-transport en apportant une distinction claire entre le transporteur de fait et le transporteur contractuel. Elle précise les responsabilités des intervenants dans ce type d'opération de transport aérien.
  
- Le Protocole de Guatemala du 8 mars 1971, portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955. Il apporte une ouverture à l'émission de titres de transports collectifs ; redéfinit les responsabilités du transporteur et le calcul des indemnités en cas de dommages corporels ou matériels.

- Le Protocole additionnel N° 1, signé à Montréal le 25 septembre 1975. Il modifie certains articles de la convention de Varsovie de 1929 en reformulant la procédure de calcul des indemnités en cas de dommages corporels ou matériels
  
- Le Protocole additionnel N° 2, signé à Montréal le 25 septembre 1975. Il modifie certains articles de la convention de Varsovie de 1929 amendée à la Haye en 1955. il redéfinit les limites de responsabilité du transporteur.
  
- Le Protocole additionnel N° 3, signé à Montréal le 25 septembre 1975. Il modifie la convention de Varsovie de 1929 amendée à la Haye en 1955 et à Guatemala en 1971. Elle amende les responsabilités du transporteur ; définit laquelle des parties au contrat supportera les honoraires des avocats en cas de litige ; révisé la formule de calcul des indemnités.
  
- Le Protocole additionnel N° 4, signé à Montréal le 25 septembre 1975. Il modifie la convention de Varsovie amendée à la Haye en 1955. Il définit la responsabilités du transporteur dans le cas des envois postaux ; apporte de nouvelles procédures d'émission et de signature de la LTA (Lettre de transport aérien) et précise les conditions d'établissement de LTA distinctes pour le transport de marchandises d'un même expéditeur.
  
- La convention de Montréal. Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée du 28 mai 1999. Cette convention s'inspire des accords de IATA du 31 octobre 1995 qui améliorent sensiblement les conditions d'indemnisation dans les cas d'accidents aériens internationaux. C'est une convention moderne, complète et harmonisée qui repasse en revue la convention de Varsovie de 1929, le protocole de la Haye, la convention de Guadalajara, le protocole de Guatemala ainsi que tous les protocoles de Montréal. Un état qui la ratifie n'applique donc plus les conventions et protocoles de modifications sus cités.

**NOTE :**

*Les règles relatives au transport aérien international sont régies par les conventions de **Varsovie** et de **Montréal**, ces conventions définissent la responsabilité des transporteurs aériens dans le cas de perte ou détérioration de bagage.*

**Quels sont les droits des passagers ?**

Face à la perte ou à la détérioration de bagages d'un passager au cours d'un vol international, la responsabilité des compagnies aériennes est définie par les textes suivant :

**La Convention de Varsovie** (1929) : signée à Varsovie le 12 octobre 1929, cette convention unifie certaines règles relatives au transport aérien international, cette convention a été modifiée à La Haye le 28 septembre 1955, puis à Guadalajara le 18 septembre 1961,

**La Convention de Montréal** (1999) : signée à Montréal le 28 mai 1999,

cette convention pour unifie certaines règles relatives au transport aérien international.

Il est à noter que ces textes coexistent actuellement ; suivant les ratifications effectuées dans les pays de départ et d'arrivée à la Convention de Varsovie et / ou Convention de Montréal, une seule de ces conventions sera applicable.

### Quelle est la convention en vigueur ?

Pour les vols internationaux, la Convention de Varsovie prévaut sur la Convention de Montréal. Ainsi dès lors qu'au moins un des deux Etats de départ ou d'arrivée a signé la Convention de Varsovie, la Convention de Varsovie est applicable, alors que la Convention de Montréal est applicable uniquement pour les vols entre deux Etats ayant ratifiés la convention de Montréal, et ce, quelque soit la nationalité de la compagnie aérienne utilisée.

Au sein de l'Union Européenne, le règlement communautaire n°889/2002 du parlement européen et du conseil signé en 2002 modifie la responsabilité des transporteurs aériens communautaires en cas d'accident.

Dorénavant la responsabilité de tout transporteur aérien communautaire, par définition *transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation valable délivrée par un État membre conformément aux dispositions du règlement (CEE) n° 2407/92*, est régie par la Convention de Montréal.

Ce règlement communautaire n°889/2002 oblige les transporteurs aériens (qu'ils soient communautaires ou non-communautaires) à indiquer les principales dispositions régissant leur responsabilité envers les passagers et les bagages. Ce régime de responsabilité applicable doit être disponible pour le passager dans tous les points de vente y compris pour les ventes par téléphone et internet. Dans le cas particuliers de vols intérieurs dans des Etats ne faisant pas partie de l'Union Européenne, le droit local peut être appliqué.

### Les plafonds de responsabilités du transporteur

Les plafonds de responsabilité sont quantifiés en 'DTS' : *Droits de Tirage Spéciaux* tels que définis par le Fonds monétaire international, **1 DTS = 1,17 €.**

#### **Convention de Varsovie :**

Par kilo de bagage **17 DTS = 20 €.**

#### **Convention de Montréal:**

En cas de destruction, perte ou détérioration des bagages le transporteur est responsable à concurrence de **1000 DTS = 1170 €.** Si les bagages sont enregistrés, le transporteur est responsable même s'il n'y a pas faute de sa part à moins que les bagages ne soient défectueux. Si les bagages ne sont pas enregistrés, le transporteur n'est responsable que s'il y a faute de sa part.

Si le passager estime que la valeur de son bagage est supérieure au plafond défini, les deux conventions prévoient la possibilité de faire une **déclaration spéciale** au moment de l'enregistrement, ceci permet d'augmenter la valeur du plafond de responsabilité du transporteur, il est à préciser que la compagnie percevra alors un supplément au passager.

C'est pourquoi il est vivement conseillé de conserver toutes pièces justificatives de la valeur de vos bagages et de leur contenu!

*En cas de retard, détérioration, perte ou destruction des bagages, le passager peut formuler une plainte auprès du transporteur, il est conseillé de s'y prendre au plus vite! En effet dans le cas de détérioration de bagages enregistrés le passager doit formuler sa plainte au plus 7 jours après restitution des bagages, et dans le cas d'un retard dans l'acheminement la plainte doit être formulée au plus 21 jours après restitution des bagages. Enfin dans les deux années suivant la date d'arrivée de l'avion (ou date théorique d'arrivée de l'avion), tout passager peut intenter une action en dommages et intérêts.*