

REPOBLIKAN'I MADAGASIKARA
Tanindrazana - Fahafahana- Fandrosoana

LOI n° 2005-032

**autorisant la ratification de la Convention pour l'unification
de certaines règles relatives au transport aérien international
signée à Montréal le 28 mai 1999**

EXPOSE DES MOTIFS

En référence à l'article L6.61-2 de la Loi n° 2004-027 portant Code Malagasy de l'Aviation Civile, « la responsabilité du transporteur aérien pour les dommages causés aux personnes et aux tiers, pour les services intérieurs et internationaux est soumise aux conventions internationales ... ».

Les règles en vigueur qui régissent la responsabilité de transporteurs aériens à Madagascar sont encore le « Régime de VARSOVIE qui comprend la Convention de Varsovie de 1929 et les instruments juridiques connexes dont le Protocole de La Haye de 1955. Madagascar a adhéré à la Convention de Varsovie de 1929 et au Protocole de La Haye de 1955 le 17 août 1962.

Ce régime de Varsovie ne reflète plus les besoins aussi bien des transporteurs internationaux, que des passagers en raison de :

- l'absence d'uniformité et des niveaux peu élevés d'indemnisation (responsabilité limitée à 16.600 DTS* par passager) qui sont préjudiciables aux victimes d'accidents du transport et leurs proches ;
- l'évolution du transport depuis 1929 de l'industrie du transport aérien qui est passée, d'une situation dans laquelle de petites compagnies indépendantes offraient des services limités de point à point, à l'existence actuelle des réseaux mondiaux intégrés.

En conséquence, la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international faite à Montréal le 28 mai 1999,

modernise et refond le régime juridique international établi en vertu de la Convention de Varsovie de 1929 et des divers Protocoles la modifiant, et elle énonce, dans un cadre global et uniforme certaines règles relatives au transport international de personnes, de bagages et de marchandises effectué par aéronef contre rémunération, (règles relatives aux documents de transports, au régime et aux limites de responsabilité à la juridiction compétente et aux paiements d'avance).

Le nouvel instrument facilite l'emploi des documents de transport (billet de passage, lettre de transport aérien) simplifiés et modernisés, il permet ainsi d'utiliser le traitement des données électronique ou informatique pour la délivrance de ces documents.

En ce qui concerne la mort ou la lésion accidentelles des passagers, la Convention établit un régime de responsabilité à deux niveaux. Pour les dommages prouvés ne dépassant pas 100.000 droits de tirage spéciaux (DTS¹), le transporteur est soumis à une responsabilité objective indépendamment de la faute, et ce n'est que dans le cas d'une négligence contributive du passager ou de la personne qui demande réparation que le transporteur est exonéré en tout ou en partie.

Pour des dommages prouvés dépassant 100.000 DTS, la responsabilité du transporteur aérien est fondée sur un système de faute présumée et il n'y a pas de limite de responsabilité pré spécifiée.

Pour les dommages relevant de cette seconde catégorie, le transporteur n'est responsable que s'il prouve que le dommage n'est pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires ou que les dommages résultent uniquement de la négligence ou d'un autre acte ou omission préjudiciable d'un tiers.

Un régime de responsabilité objective s'applique aussi aux dommages subis par suite de la perte ou de la destruction de bagages, sous réserve de certains moyens de défense qui demeurent à la disposition du transporteur aérien. Dans le cas des marchandises, la limite de responsabilité est fixée à 17 DTS par kilogramme, et les limites de responsabilités pour perte ou destination de bagages et pour retard des passagers ont été fixées respectivement à 1000 DTS et à 4.150 DTS par passager. La Convention comprend un mécanisme de révision visant à protéger la valeur réelle de ces montants après l'entrée en vigueur de la Convention.

¹1DTS = 1,50USD

Au sujet de la juridiction compétente, en cas de lésion ou de mort d'un passager, la Convention prévoit qu'en plus des quatre juridictions existantes², il peut aussi être intenté une action en justice devant un tribunal de l'Etat ou le passager avait sa résidence principale ou permanente au moment de l'accident, à

condition que le transporteur aérien ait la présence opérationnelle et commerciale requise dans cet Etat.

La Convention établit aussi une obligation d'assurance en vertu de laquelle un transporteur aérien peut être tenu de fournir à l'Etat à destination duquel il exploite des services la preuve qu'il maintient une assurance suffisante couvrant sa responsabilité.

Les dispositions de cette Convention sont globalement celles qui sont adoptées par la Compagnie Nationale AIR MADAGASCAR et par certaines petites compagnies qui exploitent des vols non réguliers dans la zone de l'Océan Indien.

Dans le cadre de la politique de libéralisation du transport aérien adoptée par le Gouvernement malagasy, cette nouvelle Convention instaure un cadre rigoureux, qui devra renforcer l'uniformité et la régularité des pratiques en matière de responsabilité des transporteurs aériens, de même, elle favorisera la recherche de la sécurité en matière de navigation aérienne.

La Convention établit également un équilibre entre les intérêts du transporteur et ceux du passager :

- Bénéfice du passager :

- deux niveaux d'indemnisation ;
- 5^{ème} juridiction ;
- charge de la preuve de non négligence doit être fournie par le transporteur.

- Bénéfice du transporteur :

- Exclusion de la « lésion mentale » (l'état de santé du passager ne serait pris en compte que dans mesure où la gravité de la lésion est en cause).

² Une action en justice peut être intentée au choix du demandeur dans le territoire des Etats Contractants :

Soit i) devant le tribunal

- 1) du domicile du transporteur ;
- 2) du siège principal de son exploitation ou du lieu ou
- 3) du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu

Soit ii) devant le tribunal du lieu de destination.

- Pas de dommages compensatoires ;
- Droit de recours contre les tiers.

Les impératifs juridiques sur le plan international impliquent la subordination de l'aviation civile malagasy aux Conventions internationales.

La Convention de Montréal de 1999 est entrée en vigueur le 04 novembre 2003 après le dépôt du 30^{ème} instrument de ratification, auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Tel est l'objet de la présente Loi.

REPOBLIKAN'I MADAGASIKARA
Tanindrazana - Fahafahana- Fandrosoana

LOI n° 2005 - 032

**autorisant la ratification de la Convention pour l'unification
de certaines règles relatives au transport aérien international
signée à Montréal le 28 mai 1999**

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté en leur séance respective en date du 10 octobre 2005 et du 25 novembre 2005, la Loi dont la teneur suit :

Article premier.- Est autorisée la ratification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999.

Article 2.- La présente Loi sera publiée au Journal Officiel de la République. Elle sera exécutée comme Loi de l'Etat.

Antananarivo, le 25 novembre 2005

LE PRESIDENT DE L'ASSEMBLEE NATIONALE, p.i.

LE PRESIDENT DU SENAT,

LAHINIRIKO Jean

RAJEMISON RAKOTOMAHARO

