
L'ASSURANCE AÉRIENNE UN MOYEN DE PAYER LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR AÉRIEN

Mr : KHARCHI Omar Maamar

Enseignant à l'Université Dr. MOULAY Tahar . SAIDA - ALGERIE

Introduction :

L'assurance aérienne présente un outil pour réduire les incidences financières des conséquences extrêmement néfastes pour l'avion et aussi les accidents d'aviation causés aux passagers, bagages, et les marchandises qui sont sous le commandement du transporteur aérien.

Cette situation va empirer quand on s'engage dans une activité aérienne qui exige de gros investissements financiers compte tenue de la valeur des avions et son matériels et aussi les salaires des travailleurs et de les former, ce qui rend la charge financière supportée par le transporteur aérien grave, quand une catastrophe frappe la perte d'une avion et répondre à la compensation pour ce qui ont eu leur services arienne ou leurs héritiers, ou pour les personnes qui ont subi des dommages sur la surface de la terre².

Pour ces raisons, l'assurance aérienne a vu le jour à cause du développement connue dans la technologie et l'industrie aéronautique. Ce qui a minimisé le nombre des catastrophes aériennes d'une part, et d'autre part limités la responsabilité du transporteur aérien ou l'exploiteur d'avion sur le champ national et international³.

Plan du travail :

-
- I. Rappel historique sur le droit du transport aérien:**
 - 1-La convention de Varsovie de 1929
 - 2- La convention de Montréal de 1999
 - II. Aperçu sur l'assurance aérienne en Algérie :**
 - III. L'importance de l'assurance de responsabilité du transporteur aérien :**
 - IV. L'Assurance comme moyen de payer la responsabilité du transporteur :**
 - V. Les limites d'assurance de responsabilité du transporteur aérien :**
 - 1- Les plafonds de garantie dans le cadre de la convention de Varsovie 1929:
 - 2- L'évolution des montants de la garantie :
 - VI. Le concept de l'assurance obligatoire :**

I. Rappel historique sur le droit du transport aérien:

Le droit aérien est une des composantes du droit du transport : il englobe les normes juridiques de la navigation aérienne et en régit l'organisation dans toutes ses dimensions (aérodromes, routes aériennes, personnel de navigation). Il définit le statut juridique de l'aéronef et les règles relatives à son milieu naturel, l'air. Enfin, il traite de la responsabilité des dommages causés aux tiers par les aéronefs⁴.

Lors du développement du transport aérien, dans les années 1920, les Etats ont ressenti le besoin d'en modifier les règles de fonctionnement, sur le plan international, sous forme d'un certain nombre de règles mutuellement adoptées entre eux et acceptées de façon consensuelle. Ces règles ont constitué, au fil des ans, le droit du transport, international et national.

1- La convention de Varsovie de 1929

La première fois où l'avion a été utilisée dans le plan commerciale, il y'avait juste l'assurance maritime et terrestre, et après la naissance du premier convention international aérienne à Paris 1919, cette convention n'a pas traitée la question d'assurance, mais elle a signalé pour le faire dans le futur, parce qu'elle a traité l'ensemble des règles qui stipule l'obligation de chaque avion qui détient un certificat de navigation et permission spécial pour l'équipage, et aussi la mise en place de la commission internationale de navigation aérienne (C.I.N.A)⁵. Dix ans après, l'apparition d'une convention internationale spécialisée dans le transport aérien à Varsovie 1929, . Elle constitue l'une des principales sources de droit aérien privé : elle règle les rapports entre les transporteurs et leurs passagers et s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle est connue pour établir la responsabilité de principe du transporteur : celui-ci est responsable de plein droit des dommages causés pendant la phase aérienne, aux personnes et aux biens transportés, sauf s'ils ne sont pas enregistrés. Elle aussi n'a pas mentionné la notion d'assurance aérienne mais on peut le comprendre quand elle a régi la responsabilité du transporteur aérien

Protocol LAHEY lui aussi a juste donné des recommandations pour les Etats contractants de mettre en place des systèmes pour assurer le respect de l'indemnisation établie conformément à la Convention de Varsovie 1929⁶.

Après il y'avait la convention de Chicago 1944 qui est venue à la place du convention de Paris, dans une première lecture ça se voit que cette convention n'a aucun lien avec l'assurance aériennes, mais il faut reconnaître que cette convention a créé une organisme international spécialisé dans l'aviation civile internationale, et aussi établie des règles concernant l'immatriculation des aéronefs et des procédures à suivre quand il s'agit d'une catastrophe aérienne, ce qui a facilité l'unions des règles d'assurance aérienne et développer son marché.

Il faut reconnaître aussi les efforts pris par le BUREAU VERITAS⁷ et son importance pour les navires et la navigation maritime et qui a élargi son domaine aussi pour les aéronefs et la navigation aérienne, du fait qu'il a publié un premier registre pour les aéronefs immatriculer en 1923 et qui a mis aussi des annexes (tableaux) qui contiennent des caractéristiques techniques pour les avions civil appartenant aux Etats signataire de la convention de PARIS 1919 , et après, il a commencé à publier un registre chaque année sur ce domaine depuis 1963 (Registre Aéronautique) et avec trois langues Française, Anglaise et Italienne.

L'insuffisance de la convention de Varsovie de 1929 qui réglait les responsabilités des transporteurs aériens en cas de décès ou blessure et de ses révisions ultérieures, a mis en évidence la nécessité de moderniser et unifier ce régime de responsabilité.

En mai 1999, un accord a été négocié entre les États contractants de l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) qui modernise le régime de la convention de Varsovie afin de le refondre en un instrument juridique unique offrant un niveau d'indemnisation approprié en cas de dommages causés aux passagers lors de transports aériens internationaux.

2- La convention de Montréal de 1999 :

La nouvelle convention de Montréal de 1999⁸ établit un cadre juridique uniforme pour régir la responsabilité des compagnies aériennes en cas de dommages causés aux passagers, aux bagages et aux marchandises lors de voyages internationaux.

Le nouvel accord établit un nouveau cadre juridique global, dont les plus importants apports sont les suivants⁹:

- adoption du principe de responsabilité civile illimitée du transporteur aérien en cas de dommages corporels articulé en deux niveaux:

-un premier niveau instaurant un régime de responsabilité objective de plein droit du transporteur jusqu'à hauteur de 100 000 DTS (droits de tirage spéciaux définis par le fonds monétaire international, soit environ 135 000 euros);

-au-delà de ce montant, un second niveau de responsabilité basé sur la faute présumée du transporteur dont ce dernier ne peut s'exonérer qu'en prouvant qu'il n'a commis aucune faute (la preuve est à sa charge);

- reconnaissance du principe de versement de paiements anticipés d'allocations de premier secours, en cas de dommages corporels afin que les victimes ou leurs ayant-droit puissent faire face à leurs besoins économiques immédiats;
- possibilité pour le passager victime ou ses ayants-droit de se pourvoir devant les tribunaux de sa résidence principale;
- augmentation des limites de responsabilité du transporteur en cas de retard, ainsi qu'en cas de dommages causés aux bagages (retard, perte ou détérioration);
- modernisation des documents relatifs au transport (billets et lettres de transport aérien électroniques);
- clarification des règles portant sur le régime de responsabilité respective du transporteur contractuel et du transporteur de fait;
- **institution généralisée au plan mondial de l'obligation d'assurance des transporteurs aériens;**
- introduction d'une clause dite régionale, permettant aux organisations d'intégration économique, telles que l'Union européenne, d'adhérer à la nouvelle convention.

II. Aperçu sur l'assurance aérienne en Algérie :

De nos jours, l'assurance aérienne figure parmi les assurances obligatoires en Algérie¹⁰. Cette obligation s'impose à tous transports aériens, effectués par des appareils civils, elle s'impose aussi aux aéroclubs, aux exploitants d'aérodromes et d'aéronefs,

aux hélistations et hélisurfaces, aux avis surfaces, ainsi qu'aux bandes d'envol occasionnelles.

Le marché de l'assurance dépend du comportement des individus face aux risques. Si l'homme n'était exposé à aucun risque, l'assurance n'aurait pas de raison d'être. Mais non seulement l'homme n'est pas resté confiné dans sa chambre et s'est déplacé sur la terre, sur les mers et les océans, mais il a finalement réalisé le rêve d'Icare, ce qui n'a pas échappé aux Lloyd's que en 1911 créèrent la première assurance pour garantir des avions.

L'assurance aérienne, ou encore l'assurance d'aviation, est donc née au XXe siècle, bien après l'assurance maritime, dont l'ancêtre remonte au Moyen Age et l'assurance terrestre admise à partir du XVIIIe siècle. Son existence indéniable n'est toutefois pas venue troubler la classification binaire classique entre assurances maritimes et assurances terrestres.

La littérature assurantielle professionnelle est plutôt discrète quant à l'assurance aérienne¹¹. Ainsi, une recherche sur le Cdom d'un spécialiste de l'assurance avec pour mots-clés « aérien, aviation, avion » n'a abouti qu'à une cinquantaine de réponses, beaucoup moins après avoir éliminé la conjugaison du verbe « avoir ». au final, le concept n'apparaît quasiment qu'en négatif au travers de formules comme « sauf pour les transports aériens », « à l'exclusion du corps des véhicules aériens », « exclusion des dommages survenus du fait des manifestations aériennes ou des exercices aériens préparatoires »...

Cette retenue est certainement liée à l'aspect international de la matière, car non seulement le fondement de la responsabilité civile est international, mais encore, les montants et capitaux en jeu exigent le recours à une mutualisation des risques à l'échelon international tant en assurance qu'en réassurance.

Pour l'Algérie, dès l'indépendance, il avait été indispensable d'adapter la législation en vigueur aux réalités

nouvelles et de prévoir les conditions d'immatriculation et de propriété des aéronefs algériens¹² puis les conditions de circulation et de survol du territoire national¹³, le statut du personnel navigant¹⁴, les dispositions pénales infractions aux règles sur l'immatriculation et la définition de aéronefs¹⁵, et le statut juridique des aéronefs.

Les règles concernant les services aériens¹⁶, demandaient à leur tour à être précisées sur le plan algérien.

Le 25 février 1964, l'Assemblée nationale a ratifié l'adhésion de l'Algérie.

- à la convention de Varsovie du 12 octobre 1929 relative au transport aérien international;
- à l'accord relatif au transit des services aériens internationaux signé à Chicago le 7 décembre 1944;
- à la convention de Rome du 7 octobre 1952 relative aux dommages causés au tiers à la surface par les aéronefs.

Cette adhésion justifie amplement la nécessité d'inclure leurs dispositions essentielles dans le texte de base relatif aux services aériens. Et aussi l'Algérie appartient en outre, à l'organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.) depuis avril 1963.

L'ordonnance N° 03-10 du 13 août 2003 modifiant et complétant la loi N° 98-06 du 27 juillet 1998 relative aux règles général de l'aviation civil.

La Loi n° 06-04 du 20 février 2006 modifiant et complétant l'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances

III. L'importance de l'assurance de responsabilité du transporteur aérien :

L'assurance présente une garantie supplémentaire pour le voyageur et aussi une sécurité financière pour le transporteur aérien.

En Août 1962, la Conférence internationale de droit comparé - Hambourg en Allemagne - a confirmé l'assurance obligatoire de responsabilité du transporteur aérien. Cette conférence a eu des débats et discussions animées sur l'assurance obligatoire ce qui a divisé les participants entre partisans et adversaires.

Parmi les adversaires de cette assurance qui ont argumentés que :

- la personne blessée est un étranger qui n'est pas d'accord d'avance aux risques aériennes, en plus la liberté de la navigation aérienne à des fins commerciales est limitée pour ne pas lui subir des dommages que ce soit à lui ou à ses biens sur la surface¹⁷, tandis que le passager est associé avec le transporteur aérien selon le contrat du transport .

- La hausse des taux d'assurance conduisent à l'augmentation des tarifs de billet.

Tandis que Les partisans de cette assurance comme **l'Algérie** qui a exigé l'assurance obligatoire de responsabilité du transporteur aérien dans l'article 96 de la loi 64-166 relative aux services aériens, et aussi l'assurance obligatoire de responsabilité pour les dommages causés aux tiers sur terre, et il faut aussi que les institutions de services aériens du transport public assure la responsabilité pour les dommages causer aux personnes transporter.

IV. L'Assurance comme moyen de payer la responsabilité du transporteur :

Vu le développements technologique accélérés, les moyens et méthodes qui cause des dommages sont multiples et effrayant, ce qui a obligé le législateur algérien a développé les méthodes de compensation, et de trouver une nouvelle base pour la responsabilité pour être en mesure de faire face à cette évolution, et

les risques d'aéronefs qui conduisent à l'ampleur en cas d'une catastrophe aérienne.

D'autre part, la présence des moyens et des mécanismes spéciaux de compensation pour assurer l'équité et l'émergence de la notion d'assurance était en faveur du transporteur, qui se trouve en face d'une personne pincer qui n'a pas d'argent, ce qui a obligé le législateur algérien de régir l'assurance aérienne qu'elle n'est pas différente à d'autres types d'assurances (maritimes, terrestre), puisqu'elle comprend l'assurance sur le véhicule et l'assurance des marchandises et l'assurance de la responsabilité civile.

Le législateur algérien a régité l'assurance des marchandises transportées par voie aérienne dans l'article 161¹⁸ et qui suit de l'ordonnance 95-07 relative aux assurances. Cette assurance a élargi sur le marché et son système a inclut d'autres compensation aux dommages de: perturbation, bruit et percer l'avion des barrières sonores.

Il faut reconnaître que l'ordonnance n° 95-07 relative aux assurances a confirmé ce qui a été dit dans la loi n° 80-07 daté de 09 Août 1980 relative aux assurances pour rendre l'assurance obligatoire dans l'article 196/1 sur le fait que "tout transporteur aérien est tenu de s'assurer auprès d'une société d'assurance agréée en Algérie pour sa responsabilité civile à l'égard des personnes et marchandises transportées et autre ."

L'article 171 du nouveau code de l'aviation civile n° 98-06 « tout exploitant d'aéronefs qui assure en Algérie un ou plusieurs services aérien énumérés dans la présente loi ou qui survole le territoire algérien, qu'il soit immatriculé en Algérie ou à l'étranger, doit souscrire une assurance couvrant ses responsabilités. »

En ce qui concerne le contrôle de cette assurance, elle est soumis directement auprès du ministre des Finances, agissant par la structure charger de l'assurance, en cas de non-respect de ses obligations par le transporteur aérien, il sera puni d'une amende de

5.000 à 10.000 DA conformément à l'article 199 de l'ordonnance 95-07 relative aux assurances. Cette attestation d'assurance doit être présentée à chaque réquisition effectuée par des agents de l'autorités chargée de l'aviation civile ou de la force publique conformément à l'article 173¹⁹ de la loi 98-06 relative à l'aviation civile.

L'assurance obligatoire est devenue inévitable au niveau international vue la convention de Montréal 1999, quand elle a imposée l'assurance à l'Etat du transporteur aérien, et l'Etat de destination a le droit de vérifiée cette attestation d'assurance .

V. Les limites d'assurance de responsabilité du transporteur aérien :

L'assurance aérienne dans son attestation inclut les dommages causé aux passagers dans le transport des personnes par voie aérienne , y compris les décès , blessures ou dommages corporels, dans le cadre temporaire ou le transporteur aérien assure la sécurité des passagers. Cette attestation inclut aussi les dommages causés aux biens et bagages et leur perte au cours de la période où ils sont sous la garde du transporteur aérien. Le contrat d'assurance requis que l'expéditeur doit y avoir une mission du transport aérien des marchandises, et l'article 196 de l'ordonnance 95 - 07 confirme que le transporteur aérien est tenu de s'assurer auprès d'une société d'assurance agréée pour sa responsabilité civile à l'égard des personnes et marchandises transportées et la somme garantie ne doit pas être inférieure aux limites des responsabilités du transporteur fixées par la législation en vigueur.

La question des montants de la garantie avait trouvé une réponse dans le cadre de la responsabilité plafonnée par la convention de Varsovie 1929. Ces montants doivent s'adapter à l'évolution de la réglementation.

1-Les plafonds de garantie dans le cadre de la convention de Varsovie 1929:

Les contrats stipulent en général que « lorsque les victimes sont présentes à bord de l'aéronef, l'assureur ne sera tenu que jusqu'à concurrence du plafond de responsabilité prévu par l'article 22 de la convention²⁰, même si cette convention ou ce plafond ne s'appliquent pas, ou encore, si l'assuré ou ses préposés ne pouvaient, pour quelque cause que ce soit, invoquer cette convention ou ce plafond ». Ainsi, même lorsque la responsabilité du transporteur n'est plus limitée en raison d'une faute inexcusable, l'assurance n'entend pas indemniser les passagers blessés ni, en cas de décès, l'ensemble des ayants droits²¹, au-delà au plafond de Varsovie, il appartiendra alors au responsable de payer directement le différentiel.

2-L'évolution des montants de la garantie :

Selon la convention de Montréal 1999 actuellement en vigueur, aucune limitation financière n'est fixée à la responsabilité, en cas de blessure ou de décès d'un passager²². Il est évident que le plafond traditionnel de la convention de Varsovie est insuffisant puisque le premier niveau de la nouvelle convention (100 000DST) est déjà bien supérieur.

Toutefois, les compagnies aériennes²³ s'étaient déjà accordées pour reculer les limites de la responsabilité par des accords I.A.T.A²⁴ conclus en 1995 et 1996 et qui préfigurent la convention de Montréal 1999, ces accords ont été déclarés en vigueur le 17 février 1997.

VI. Le concept de l'assurance obligatoire :

En décembre 1921 à Monaco, le quatrième Congrès international de législation aérienne émet le vœu « que l'assurance des passagers et l'assurance responsabilité soit obligatoire pour tous les aéronefs effectivement des services commerciaux ». la question est à nouveau abordée sur le plan international en 1930 au Congrès de la Haye.

Les contrats relatifs aux assurances de corps véhicules aériens ou à la responsabilité des transporteurs aérien bien que relevant de la catégorie des assurances obligatoires. Ceci illustre bien le particularisme de l'assurance aérienne ; elle se singularise par son appartenance à une catégorie spécifique dans laquelle elle est soumise à un régime dérogatoire.

Selon l'article 2 de l'ordonnance 95/07, et l'article 619 du code civil l'assurance est « un contrat par lequel l'assureur s'oblige moyennant des primes ou autres versements pécuniaires (cotisations) à fournir à l'assuré, ou au tiers bénéficiaire au profit duquel l'assurance est souscrite, une somme d'argent, une rente, ou une autre prestation pécuniaire en cas de réalisation du risque prévu dans le contrat ».

Le juriste Français **Hamyer** a défini l'assurance que « c'est une opération par laquelle un assureur organise en mutualité un ensemble d'assurés exposés à la réalisation d'un risque de même nature, et indemnise ceux d'entre eux ayant subi un dommage et ce grâce à la masse des primes collectées ».

L'article 198 de l'ordonnance 95-07 relative aux assurances, aussi l'article 171 de la loi 98-06 relative aux aviation civile stipule que tout exploitant d'aéronef qui assure en Algérie un ou plusieurs services aériens énumérés dans la présente loi ou qui survole le territoire algérien, qu'il soit immatriculé en Algérie ou à l'étranger, doit souscrire une assurance couvrant ses responsabilités .

Les sociétés d'assurances fassent le contrat de réassurance pour assurer les catastrophes qui dépassent leur calculs et leur estimations, c'est pour cela que les primes combinées son généralement suffisant pour couvrir les dommages peu susceptible qui peu se produire.

La question qui se pose, est ce que les abonnés peuvent récupérer les versements restants après la fin d'une certaine période, surtout s'il n'y avait pas des erreurs qui ont été inattendu?

Pour répondre à cette question il faut connaître le rôle des sociétés d'assurances est de gérer la relation entre l'assuré et percevoir les versements, compenser certains eux qui ont eu des catastrophes. Cette relation explique que les sociétés d'assurance ne sont pas le propriétaire des sommes versées, mais elles sont leur directrice et leur gérante. Les sociétés d'assurance pourrait aussi dans le contexte de limiter les versements pour augmenter la proportion de services offerts par les sociétés d'assurances afin d'atteindre l'objectif de son existence.

Conclusion :

L'assurance de responsabilité doit être en rapport avec le principe de détermination d'indemnisation c'est à dire le principe de responsabilité limité. C'est pour cela l'assurance de responsabilité ne donne plus d'exceptions au principe de la responsabilité limitée qui sont : une grave erreur, fraude, cas de négligence, faute intentionnelle du transporteur et de ses disciples, le non-respect par le transporteur dans l'exigences de la sécurité de l'aéronef ou la négligence de fournir des documents de vol des avions, la certificat de navigabilité... toutes ces exceptions sur le principe de responsabilité limitée, le transporteur sera tenu d'une responsabilité absolue. La réparation intégrale des dommages et toutes ces erreurs ne peuvent être couvertes par une assurance de responsabilité civile.

Il faut que l'Algérie ratifie la convention de Montréal 1999, parce qu'il y a beaucoup d'avantages pour les victimes s'ils seront des Algériens passagers dans une autre compagnie aérienne, et pour qu'ils bénéficièrent de la responsabilité absolu quand il s'agit du transport des marchandises.

Il faut reconnaître aussi que l'Algérie ne dispose que deux compagnies aérienne (**Air Algérie** pour le transport national et international et **Air Tassili** pour le transport national), ce qui laisse le côté juridique le régime d'assurance aérienne peu important par rapport aux autres pays telle que l'Union Européenne.

Le système de l'assurance sur le côté du transporteur sert comme une poussée de la responsabilité et de la continuité de l'activité économique, comme l'un des juristes a dit que «la responsabilité sert à payer l'assurance et l'assurance sert à payer la responsabilité» .

Bibliographie :

²² - Enseignant à l'Université Dr. MOULAY Tahar . SAIDA - ALGERIE

² - Dr. Sami Afifi Hatem. L'assurance internationale. Edition Egyptolibanaise. Le Caire. 1988 p177

³ - LUTEAU Daniel. La responsabilité du transporteur aérien. Lois nationales et convention de Varsovie. LGDJ. Paris. 1961. N°433

⁴ - http://www.lexinter.net/JF/droit_aerien.htm

⁵ - cette commission a été remplacée par une autre commission ICAO

⁶ - Dr. Hani Douidar , l'assurance aérienne, conférence internationale sur les nouvelles sur le domaine d'assurance le 24 -26 avril 2006, p 112 et 113

⁷ - http://www.bureauveritas.fr/wps/wcm/connect/bv_fr/local/home/your-industry/aerospace Ce bureau a eu une autorisation de plusieurs Etats pour contrôler les avions au cours de leur construction et fabrication et aussi dans leur utilisation pour leur prescrire, un certificat de navigabilité et de déterminer sa classe en faisant la marque (V) dans le registre, et quand elle sera disqualifiée, il note la marque (R) dans le registre.

⁸ - convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international faite à Montréal le 28 mai 1999

⁹ -

http://europa.eu/legislation_summaries/transport/air_transport/l24255_fr.htm

^m

¹⁰ - assurance obligatoire dans les articles du 195 – 200 de l'ordonnance N° 95-07 relative aux assurances

-
- ¹¹ - Marie-France STEINLE-FEUEBACH, Assurance et transport aérien, La sécurité et la sûreté des transports aériens, sous la direction de Xavier Latour, 2005, p 169
- ¹² - ordonnance n° 62-050 du 18 septembre 1962.
- ¹³ - ordonnance n° 64-412 du 24 octobre 1963.
- ¹⁴ - décret n° 63-426 du 28 octobre 1963.
- ¹⁵ - ordonnance n° 63-413 du 24 octobre 1963.
- ¹⁶ - Loi n° 64-166 du 8 juin 1964 relative aux services aériens.
- ¹⁷ - Le 25 février 1964, l'Assemblée nationale a ratifié l'adhésion de l'Algérie à la convention de Rome du 7 octobre 1952 relative aux dommages causés au tiers à la surface par les aéronefs.
- ¹⁸ - l'article 161 : « les dispositions relatives à l'assurance des marchandises transportées par voie aérienne s'appliquent à l'ensemble du voyage lorsque les marchandises assurées ont fait l'objet d'un transport terrestre, ferroviaire ou fluvial préliminaire ou complémentaire au voyage aérien ».
- ¹⁹ - l'article 173 : « l'attestation d'assurance doit être présentée à tout réquisition des agents de l'autorité chargée de l'aviation civile ou de la force publique ».
- ²⁰ - 8300 DST soit environ 11300 euros.
- ²¹ - le plafond est prévu par passager et non par ayant droit.
Voir. Marie-France STEINLE-FEUEBACH, p 176
- ²² - la convention de Montréal prévoit un système de responsabilité du transporteur à deux niveaux. Le premier correspond à une responsabilité objective du transporteur qui est automatiquement engagée jusqu'à concurrence de 100 000DTS (136 000 Euros environs), 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 résultant de l'acte d'un tiers.
- ²³ - pour l'Algérie, elle n'a pas ratifié la convention de Montréal 1999, dans elle applique toujours la convention de Varsovie 1929 et Protocol de LAHEY
- ²⁴ - International Air Transport Association.