



# La Convention de Montréal de 1999 relative au transport aérien international. Quelle lecture pour la

Fiche pratique publié le **03/06/2013**, vu **1667 fois**, Auteur : [Dr Wagué Hamadi Gatta](#)

**Par la loi n°2011-08 du 27 février 2011, la Mauritanie a ratifié le dernier instrument juridique du droit aérien international, à savoir la Convention de Montréal de 1999 relative au transport aérien international**

**La Convention de Montréal de 1999 relative au transport aérien international. Quelle lecture pour la Mauritanie?**

Par la loi n°2011-08 du 27 février 2011, la Mauritanie a ratifié le dernier instrument juridique du droit aérien international, à savoir la Convention de Montréal de 1999 relative au transport aérien international. Cette convention est rentrée définitivement en vigueur le 4 novembre 2003 lors de sa trentième ratification. Remettre cet instrument juridique sous les feux de l'actualité est loin d'être fortuit. À l'heure où la Mauritanie est retirée de la liste noire de l'Union Européenne, dont la conséquence immédiate est la reprise des vols vers l'Europe, il est plus que jamais nécessaire d'éclaircir certains points juridiques. D'ailleurs, selon *Air Journal* qui fait autorité dans le domaine du transport aérien, la compagnie aérienne *Mauritania Airlines* a effectué déjà son premier vol vers l'Europe avec une rotation entre Nouakchott et Las Palmas. Selon la même source, la compagnie mauritanienne opérera **trois vols par semaine vers Las Palmas**, deux directs et un autre via Nouadhibou. Également, **une nouvelle ligne vers la France** sera inaugurée prochainement.

Qu'à cela tienne, la Mauritanie, en ratifiant la Convention de Montréal, a décidé d'être en phase avec les règles actuelles du droit aérien international. C'est une avancée à saluer. Toutefois, il est à souligner que cette convention est extrêmement onéreuse pour les pays africains. D'ailleurs, il n'existe qu'une dizaine d'États africains qui l'ont ratifiée. Elle a apporté des changements radicaux (Responsabilité objective du transporteur aérien, la création d'une cinquième juridiction, l'assurance des transporteurs auprès des compagnies crédibles pour ne citer que ces cas frappants) par rapport à celle de Varsovie, laquelle reste toujours en vigueur. De plus, les règles de la sûreté et de la sécurité aériennes ont connu un développement exponentiel ces dernières années dans l'Union Européenne. L'économie du transport aérien Mauritanien, en perpétuelle turbulence, pourrait *a priori* souffrir de l'incidence financière de l'application de ces règles juridiques. Il eût été raisonnable d'attendre un peu pour ratifier cette convention. Même certains États développés ont du mal à la mettre en pratique. La convention de Varsovie de 1929, qui reste en vigueur puisqu'elle n'a pas été dénoncée, cadre mieux avec l'état actuel du transport aérien mauritanien.

Pour autant, cette ratification n'est pas mauvaise en soi. Elle permettra au moins à la Mauritanie de fournir d'efforts supplémentaires pour éviter les expériences amères du passé. Selon l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, les pays africains, du moins une grande partie

d'entre eux, accusent un retard quant à la ratification des divers instruments internationaux de droit aérien. Espérons que la Mauritanie continue à maintenir son cap dans le domaine de l'aviation civile, un secteur où la rigueur et le sérieux sont les maîtres mots.