

Message

concernant quatre Protocoles portant amendement de la Convention du 12 octobre 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international

(Convention de Varsovie)

du 22 octobre 1986

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Nous vous soumettons le projet de trois arrêtés fédéraux concernant l'approbation des Protocoles énumérés ci-après et vous proposons de l'adopter:

1. Protocole additionnel n° 1 du 25 septembre 1975 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929;
2. Protocole additionnel n° 2 du 25 septembre 1975 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;
3. Protocole additionnel n° 3 du 25 septembre 1975 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 et par le Protocole fait à Guatemala le 8 mars 1971;
4. Protocole n° 4 du 25 septembre 1975 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.

Nous vous prions d'agréer, Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

22 octobre 1986

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Egli

Le chancelier de la Confédération, Buser

Condensé

La Convention de Varsovie de 1929 contient des règles relatives à la responsabilité civile du transporteur aérien lors de vols internationaux et aux titres de transport utilisables dans le transport aérien international. Elle est, avec 119 Etats actuellement contractants, l'une des conventions de droit privé les plus ratifiées. Elle forme, avec la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et ratifiée par 105 Etats, ce qu'on appelle le régime de responsabilité de Varsovie, lequel s'applique à la grande majorité des transports aériens internationaux et a également considérablement influencé le transport aérien intérieur des Etats.

Ce régime a néanmoins fait l'objet, au cours des années, d'un nombre croissant de critiques, de la part des pays industrialisés surtout. L'essentiel des critiques porte d'une part sur les limites de responsabilité lors de dommages corporels, jugées trop basses, et d'autre part sur le fait que certaines dispositions retardent souvent le règlement des litiges. En outre, des règles spéciales que les autorités aéronautiques américaines sont parvenues à faire adopter par les compagnies aériennes se sont superposées dans une large mesure à celles du régime de Varsovie.

Quatre Protocoles rédigés dans le cadre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale avec la participation de la Suisse et signés en 1975 sont soumis à votre approbation dans le présent message; ils constituent une amélioration du régime de Varsovie. Les modifications qui justifient à nos yeux leur ratification peuvent être résumées comme il suit:

- fixation des limites de responsabilité directement en Droits de tirage spéciaux du Fonds monétaire international au lieu de francs Poincaré (francs-or);*
- relèvement important des limites de responsabilité à l'égard des passagers, par rapport à la Convention de Varsovie de 1929 et à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 (Protocole additionnel n° 3);*
- système de responsabilité objectif pour l'essentiel, ne reposant plus sur la faute du transporteur, pour l'ensemble du transport aérien (Protocoles n°s 3 et 4);*
- mesures spéciales incitant à régler rapidement les cas de dommage (Protocoles n°s 3 et 4);*
- adaptation des règles relatives aux titres de transports en fonction d'une possibilité d'utilisation des systèmes de traitement électronique des données (Protocoles n°s 3 et 4).*

Message

1 Partie générale

11 Situation initiale

A l'heure actuelle, 119 Etats ont ratifié la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 (CV, RS 13 656), et 105 Etats ont ratifié la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 (CVLH, RO 1963 664). La Convention de 1929 est entrée en vigueur pour la Suisse le 7 août 1934, celle de 1955, le 1^{er} août 1963.

Le système de responsabilité de ces conventions peut être résumé ainsi:

- La faute du transporteur est présumée en cas de dommage, mais sa responsabilité est limitée à certaines sommes (art. 17 et 22) (sous réserve de certaines insuffisances relatives aux titres de transport).
- Le transporteur peut se décharger de sa responsabilité s'il apporte la preuve qu'il n'a commis aucune faute dans la survenance du dommage (art. 20).
- Le lésé peut imposer au transporteur une responsabilité illimitée s'il est prouvé que celui-ci a commis une faute particulièrement grave («dol» selon l'art. 25 CV, «acte ou ... omission du transporteur ... fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement» selon l'art. 25 CVLH).

L'amendement fait à La Haye en 1955 a doublé les montants des limites de responsabilité prévues dans la Convention de Varsovie et a par ailleurs étendu ces limites aux préposés du transporteur.

Les Etats-Unis, pays le plus important de l'aviation civile internationale, ont ratifié la Convention de Varsovie en 1934 déjà; par contre, ils ont refusé, après de longues querelles internes, de ratifier la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955. En novembre 1965, ils ont d'ailleurs dénoncé la Convention de 1929. Ils ne sont revenus sur leur dénonciation que peu de temps avant qu'elle produise ses effets, après la conclusion du Montreal Agreement du 4 mai 1966. Le Montreal Agreement est un accord entre les autorités aéronautiques américaines et les compagnies aériennes desservant les Etats-Unis. Celles-ci y expriment leur accord d'appliquer des limites de responsabilité nettement plus élevées que celles qui sont contenues dans la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et y déclarent en outre renoncer à la preuve libératoire prévue à l'article 20 de cette convention.

Ces développements ont fait apparaître l'urgence d'une refonte du régime de Varsovie, si l'on ne voulait pas risquer qu'il vole en éclats. Par la suite, des études et travaux intensifs ont eu lieu dans le cadre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), et particulièrement au sein de son Comité juridique - présidé, de 1968 à 1970, par M. Werner Guldemann, alors directeur de l'Office fédéral de l'aviation civile.

Le nouveau système visait à une amélioration de la situation du passager en matière de responsabilité civile par la fixation de limites plus élevées, et un

règlement plus rapide des litiges, ce qui devait notamment permettre aux Etats-Unis de rester partie au régime de Varsovie. Les travaux débouchèrent à l'issue de conférences diplomatiques sur la signature du Protocole de Guatemala le 8 mars 1971, et plus de quatre ans plus tard, le 25 septembre 1975, sur celle des Protocoles de Montréal n^{os} 1 à 4 soumis à votre approbation.

La Suisse, comme de nombreux autres Etats, a d'abord différé l'ouverture de la procédure de ratification, notamment en ce qui concerne les Protocoles n^{os} 3 et 4 dont l'importance est la plus grande, dans l'espoir d'une ratification par les Etats-Unis, dont les conceptions avaient été déterminantes lors de l'élaboration de ces Protocoles. Cet espoir ne s'est pas encore concrétisé.

Les Protocoles n^{os} 3 et 4 ont certes obtenu, lors d'un premier vote, une majorité simple au Sénat, mais n'ont pas réuni à cette occasion la majorité nécessaire des deux tiers des voix. Dans de telles circonstances, les Etats européens ont fini par estimer qu'il était justifié d'abandonner cette position d'attente et de ratifier l'ensemble des Protocoles n^{os} 1 à 4, qui prévoient tous l'introduction du Droit de tirage spécial comme nouvelle unité de compte. La ratification du Protocole de Guatemala, encore basé sur le franc-or, est sans objet; son système de responsabilité est en effet intégralement repris par le Protocole n^o 3, avec le Droit de tirage spécial comme nouvelle unité de compte.

2 Partie spéciale

21 Le Protocole de Guatemala

Le titre complet du Protocole approuvé le 8 mai 1971 par 36 voix contre 8 (URSS et Etats du bloc de l'Est) et 5 abstentions a l'énoncé suivant: «Protocole 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 institue la «Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971» (art. 17 CVLHG). Les modifications qu'il apporte par rapport à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 peuvent être résumées ainsi:

1. Fondements de la responsabilité: on passe à une responsabilité objective, indépendante de toute faute du transporteur ou de ses préposés, en ce qui concerne le passager et ses bagages. Le transporteur ne peut plus soulever, à l'exception de la faute du lésé lui-même, que les exceptions suivantes:
 - mort ou lésion corporelle résultant uniquement de l'état de santé du passager (art. 17, 1^{er} al.);
 - destruction, perte ou avarie des bagages résultant uniquement de leur nature ou de leur vice propre (art. 17, 2^e al.).

La preuve libératoire ne reste possible pour le transporteur que dans les cas de dommages résultant d'un retard (art. 20).

2. Limites de responsabilité: la limite par passager est multipliée par six (art. 22, 1^{er} al.). En contrepartie, les limites applicables aux passagers et

aux bagages sont absolument infranchissables (art. 24, 2^e al.). La possibilité de fixer une limite supérieure dans le transport des personnes au moyen d'une convention spéciale (cf. art. 22, 1^{er} al., dernière phrase, CVLH) est supprimée. Une limite spéciale pour les dommages dus au retard dans le transport des personnes est nouvellement fixée (art. 22, 1^{er} al., par. b); autre nouveauté, une limite identique est introduite pour les bagages à main et les bagages enregistrés (art. 22, 1^{er} al., par. c).

3. Système d'indemnisation complémentaire: sous certaines conditions restrictives, les Etats contractants ont la possibilité d'introduire un système complémentaire (assurance ou fonds) pour les cas dans lesquels même la nouvelle limite pour dommages corporels ne suffit pas à couvrir la totalité du dommage (art. 35). Cette disposition a été incluse dans le protocole sous la pression des Etats-Unis et après de longues discussions, sans délibérations préliminaires au sein du Comité juridique, afin d'améliorer les chances de ratification américaine.
4. Augmentation automatique de la limite de responsabilité pour dommages corporels: cette limite est augmentée d'un huitième au plus la cinquième et la dixième année suivant l'entrée en vigueur du Protocole, pour autant qu'une majorité des deux tiers des Etats contractants ne s'oppose pas à cette augmentation (art. 42).
5. Faute du lésé: l'exonération totale ou partielle de la responsabilité du transporteur en cas de faute du lésé (jusqu'à là possible uniquement selon la loi du tribunal saisi) est impérativement prescrite.
6. Encouragement des transactions juridiques (art. 22, 3^e al.): le Protocole introduit dans la convention la possibilité pour les tribunaux eux-mêmes d'allouer des frais de procès, y compris des honoraires d'avocats (par. a). Il est en outre prescrit que les frais de procès, y compris les honoraires d'avocats, doivent être alloués en plus des limites prévues (par. c).

L'article 22, 3^e alinéa, paragraphe b, établit, comme le faisait en substance déjà l'article 22, 4^e alinéa, de la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, des conditions générales selon lesquelles une somme correspondant aux frais de procès d'une partie obtenant gain de cause, honoraires d'avocats inclus, peut lui être allouée. Certes, la procédure civile suisse ne connaît en général pas une semblable réglementation pour les transactions juridiques; celle-ci doit toutefois être acceptée dans l'intérêt d'un règlement rapide des litiges.

7. For: l'action en responsabilité pour un dommage corporel ou de bagages peut être, en plus, intentée devant le tribunal d'un des Etats contractants dans le ressort duquel le transporteur possède un établissement, pour autant que le passager ait son domicile ou sa résidence permanente dans cet Etat (art. 28, 2^e al.).
8. Droit de recours du transporteur: la question du droit de recours contre des tiers du transporteur tenu responsable est laissée expressément ouverte (art. 30 A).

9. Titres de transport: malgré l'abandon de la sanction de la responsabilité illimitée en cas d'absence ou de certaines irrégularités du titre de transport, l'obligation de délivrer un billet de passage ou un bulletin de bagages est maintenue. Le billet collectif est possible en plus du billet individuel, de même que le remplacement du titre de transport par un autre moyen constatant les indications nécessaires (points de départ et de destination, le cas échéant escales) (art. 3 et 4).

La Suisse a signé le Protocole de Guatemala le 8 mars 1971, tout comme 20 autres Etats; toutefois, compte tenu de la position d'attente des Etats-Unis, elle ne l'a pas ratifié. Depuis la signature en 1975 du Protocole additionnel n° 3, qui reprend le régime de responsabilité du protocole de Guatemala sur la base du Droit de tirage spécial et non plus du franc-or (cf. ch. 221, 222 et 225 ci-après), il est devenu improbable que le Protocole de Guatemala entre jamais en vigueur. Il n'est en conséquence pas soumis à votre approbation.

22 Les Protocoles de Montréal nos 1 à 4

221 La conférence internationale de droit aérien du 3 au 25 septembre 1975 à Montréal

Les nouveautés du Protocole de Guatemala se limitaient strictement, hormis trois exceptions d'importance relativement mineure (art. 21, art. 22, al. 3a, art. 30 A), au régime applicable au passager et à ses bagages. Sur la base du travail préparatoire effectué par la suite par le Comité juridique en matière de fret et de courrier aérien, l'OACI a convoqué à son siège une nouvelle conférence diplomatique, destinée à la «Révision de la Convention du Varsovie amendée à La Haye en 1955». Cependant, comme déjà durant la période précédant la conférence, l'abandon de la relation fixe entre le prix de l'or et les devises nationales s'était profilé et que toutes les versions de la Convention de Varsovie déterminaient les limites de responsabilité en francs-or, la conférence, à laquelle participaient 67 Etats, n'a pas tardé à élargir son ordre du jour, en ce qui concerne ce point, à toutes les versions de la convention. Il en est résulté, outre un nouveau régime applicable au fret et au courrier postal (Protocole n° 4), trois instruments intitulés Protocoles additionnels, lesquels remplacent, dans les trois versions de la Convention de Varsovie en vigueur ou ouverte à la ratification, le franc Poincaré par le Droit de tirage spécial du Fonds monétaire international (Protocoles nos 1 à 3).

Les quatre Protocoles ont ceci en commun que, selon le modèle du Protocole de La Haye de 1955 et du Protocole de Guatemala de 1971, ils constituent certes des versions propres de la Convention de Varsovie, mais que leur teneur se limite à l'énumération des modifications par rapport aux versions précédentes, lesquelles sont mentionnées dans leurs titres.

Les dispositions concernant le champ d'application et les dispositions protocolaires des quatre Protocoles sont pour l'essentiel les mêmes que celles des Protocoles de La Haye (RO 1963 664) et de Guadalajara (RO 1964 150). En

particulier, chacun d'entre eux entre en vigueur 90 jours après la trentième ratification.

La Suisse a signé les Protocoles n^{os} 2 à 4 le 25 septembre 1975. Elle n'a pas signé le Protocole n^o 1, car on pensait qu'après la conférence, le champ d'application de la Convention de Varsovie de 1929 pour notre pays se rétrécirait encore considérablement. Il y aura donc lieu de signer ce Protocole qui n'est pas encore en vigueur avant de le ratifier.

222 Le Droit de tirage spécial du Fonds monétaire international, nouvelle base pour la fixation des limites

Toutes les versions de la Convention de Varsovie en vigueur ou ouvertes à la ratification au moment de la conférence de droit aérien de Montréal fixaient les limites de responsabilité au moyen d'une unité monétaire «constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cent millièmes de fin» (CV 1929 art. 22, 4^e al., CVLH, art. 22, 5^e al., CVLHG art. 22, 5^e al.). Cette unité – appelée franc-or français (franc Poincaré, FP) – a pu garantir des limites sûres et stables jusqu'au 15 août 1971, date à laquelle les Etats-Unis ont suspendu la convertibilité du dollar en or (1 once d'or = 35 \$ US). Durant les huit années qui suivirent, le prix de l'once d'or s'est multiplié par plus de huit. L'unité de référence adoptée par le régime de Varsovie ne pouvait manifestement plus suffire à garantir les limites sûres et stables du passé. La conférence de septembre 1975 choisit de la remplacer par le Droit de tirage spécial du Fonds monétaire international (FMI), unité jugée la mieux adaptée compte tenu des circonstances. Il faut relever que la Banque nationale suisse, consultée par l'OFAC, s'était prononcée en faveur de ce choix. On a jugé que l'avantage du Droit de tirage spécial en matière de conversion résidait surtout en ce que la parité des devises nationales par rapport à cette unité était continuellement calculée et publiée.

Lors du vote, le passage au Droit de tirage spécial fut accepté de façon étonnamment nette par 39 voix contre 9 (de pays du bloc de l'Est) et 5 abstentions (Brésil, Ghana, République Populaire de Chine, Turquie et Zaïre).

Pour la conversion des francs-or en Droits de tirage spéciaux, la relation 1 DTS = 15,074996 francs-or, actuelle à l'époque de la conférence, fut retenue. Les montants qui en résultèrent furent arrondis.

L'opposition des Etats du bloc de l'Est fut prise en considération, sur proposition de la Belgique, dans une disposition selon laquelle les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international peuvent effectuer la conversion sur la base du franc-or conformément à leur législation nationale (Protocole n^o 1, art. 22, 4^e al.; Protocole n^o 2, art. 22, 5^e al.; Protocole n^o 3, art. 22, 4^e al.; Protocole n^o 4, art. 22, 6^e al.).

223 Le Protocole additionnel n^o 1

Le Protocole additionnel n^o 1 approuvé à Montréal le 25 septembre 1975 par

40 voix contre 7 remplace les montants fixés en francs Poincaré (FP) à l'article 22 de la Convention de Varsovie par des montants fixés en Droits de tirage spéciaux. Il institue la «Convention de Varsovie amendée par le Protocole additionnel n° 1 de Montréal de 1975» (art. IV).

Mise en parallèle des montants (entre parenthèses, équivalent en francs suisses au 21 nov. 1985):

125 000 FP	=	8300 DTS	(19 090 frs)
250 FP	=	17 DTS	(39.10 frs)
5 000 FP	=	332 DTS	(763.60 frs)

18 Etats ont ratifié le Protocole additionnel n° 1 à ce jour:

Le Brésil, la Colombie, le Danemark, l'Egypte, l'Espagne, la Finlande, la France, la Grande-Bretagne, Israël, l'Italie, le Mexique, la Norvège, les Pays-Bas, le Portugal, la Suède, la Tunisie, le Vénézuëla et la Yougoslavie.

224 Le Protocole additionnel n° 2

Le Protocole additionnel n° 2 approuvé à Montréal le 25 septembre 1975 par 38 voix contre 7 remplace les montants fixés en francs Poincaré (FP) à l'article 22 de la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 par des montants fixés en Droits de tirage spéciaux. Il institue la «Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole additionnel n° 2 de Montréal de 1975» (art. IV).

Mise en parallèle des montants (entre parenthèses, équivalent en francs suisses au 21 nov. 1985):

250 000 FP	=	16 600 DTS	(38 180 frs)
250 FP	=	17 DTS	(39.10 frs)
5 000 FP	=	332 DTS	(763.60 frs)

18 Etats ont ratifié le Protocole additionnel n° 1 à ce jour:

Le Brésil, la Colombie, le Danemark, l'Egypte, l'Espagne, la Finlande, la France, la Grande-Bretagne, Israël, l'Italie, le Mexique, la Norvège, les Pays-Bas, le Portugal, la Suède, la Tunisie, le Vénézuëla et la Yougoslavie.

225 Le Protocole additionnel n° 3

Le Protocole additionnel n° 3 approuvé à Montréal le 25 septembre 1975 par 31 voix contre 14 remplace les montants fixés en francs Poincaré (FP) aux articles 22 et 42 de la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971, pas encore entrée en vigueur, par des montants fixés en Droits de tirage spéciaux. Il institue la «Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975» (art. V).

Mise en parallèle des montants (entre parenthèses, équivalent en francs suisses au 21 nov. 1985):

1 500 000 FP	=	100 000 DTS	(230 000 frs)
62 500 FP	=	4 150 DTS	(9545 frs)
15 000 FP	=	1 000 DTS	(2300 frs)
250 FP	=	17 DTS	(39,10 frs)
187 500 FP	=	12 500 DTS	(28 750 frs)

L'importance particulière du Protocole additionnel n° 3 réside en ceci qu'il reprend, sur la base du Droit de tirage spécial comme nouvelle unité de compte, le régime de responsabilité du Protocole de Guatemala exposé sous chiffre 21.

6 Etats ont ratifié le Protocole additionnel n° 3 à ce jour: le Brésil, la Colombie, la Grande-Bretagne, l'Italie, les Pays-Bas et le Portugal.

La Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal reprend l'ancien régime de la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 en ce qui a trait au fret et au courrier postal, d'où l'importance particulière que revêt la disposition selon laquelle les Etats qui ratifient le Protocole n° 4 peuvent déclarer qu'ils ne sont pas liés «par les dispositions de la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975, dans la mesure où elles s'appliquent au transport des marchandises, du courrier et des colis postaux» (art. XI, 1^{er} al., par. c).

226 Le Protocole n° 4

226.1 Quant à la forme

Le Protocole n° 4 a été approuvé à Montréal par 50 voix contre 7. Il institue la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975» (art. XV) et institue un nouveau régime dans le domaine du fret et des envois postaux.

La Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975 reprend l'ancien régime de la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 en ce qui a trait aux passagers et aux bagages, d'où l'importance particulière que revêt la disposition selon laquelle les Etats qui ratifient le Protocole n° 3 peuvent déclarer qu'ils ne sont pas liés «par les dispositions de la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975, dans la mesure où elles s'appliquent au transport de passagers et de bagages» (art. XXI, 1^{er} al., par. b).

Le protocole a été ratifié à ce jour par 9 Etats: le Brésil, la Colombie, l'Egypte, l'Espagne, la Grande-Bretagne, l'Italie, les Pays-Bas, le Portugal et la Yougoslavie.

226.2 Le nouveau régime dans le domaine du fret et des envois postaux

Les modifications introduites par le Protocole n° 4 par rapport aux règles.

applicables et au fret et aux envois postaux de la Convention de Varsovie amendée à La Haye correspondent dans des grandes lignes au projet élaboré par le Comité juridique de l'OACI (doc. 5122).

226.3 Fret aérien

Le Protocole adapte les règles relatives au fret au nouveau régime applicable aux passagers et aux bagages défini dans le Protocole de Guatemala et le Protocole additionnel n° 3, et apporte en outre certaines simplifications concernant les documents, lesquelles prennent en compte le développement survenu depuis 1955 dans les domaines du transport aérien et de la transmission des données.

1. Fondement de la responsabilité: on passe à une responsabilité indépendante de la faute du transporteur aérien, qui ne laisse à celui-ci que des exceptions énumérées limitativement et strictement définies, c'est-à-dire la preuve que la destruction, la perte ou l'avarie de la marchandise résulte uniquement de l'un ou de plusieurs des faits suivants:
 - la nature ou le vice propre de la marchandise;
 - l'emballage défectueux de la marchandise par une personne autre que le transporteur ou ses préposés;
 - un fait de guerre ou un conflit armé;
 - un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise (art. 18).

En cas de dommage résultant d'un retard, on en reste à la réglementation en vigueur jusqu'ici (art. 20). En cas de faute du lésé, la réglementation applicable correspond à celle du Protocole de Guatemala (art. 21).

2. Limite: la limite de responsabilité dans le transport de marchandises, inchangée par rapport à celle de la Convention de Varsovie amendée à La Haye, est fixée à 17 Droits de tirage spéciaux (équivalant le 21 nov. 1985 à 39.10 frs) (art. 22, 2^e al., par. b), et toute possibilité de franchir cette limite est abrogée (art. 24, 2^e al.).
3. Recours du transporteur: la mise au point du Protocole de Guatemala est reprise (art. 30A).
4. Documentation relative aux marchandises: tout lien entre la délivrance et l'état de cette documentation et la responsabilité du transporteur est supprimé (art. 9). On considère cependant qu'il est justifié, dans ce domaine comme dans celui des passagers et des bagages, d'édicter malgré tout des prescriptions sur les documents de transport (art. 5 à 16). Cependant, il devient possible, eu égard à la transmission électronique des données, d'employer en lieu et place de la lettre du transport aérien, avec le consentement de l'expéditeur, «tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à exécuter». L'expéditeur a le droit d'exiger du transporteur «un récépissé de la marchandise permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées par ces autres moyens» (art. 5, 2^e al.).

Toutefois, alors que le projet du Comité juridique prévoyait plutôt un simple récépissé de la marchandise avec peu de conséquences juridiques définies par la Convention (au sens des art. 11, 1^{er} al. et 15, 2^e al., repris dans le Protocole), la Conférence a approuvé des prescriptions supplémentaires à ce sujet (art. 7, 8 et 10). La restriction apportée à la liberté contractuelle du transporteur aux articles 5, 3^e alinéa, et 23 est contraire au système. Elle concrétise la crainte de voir l'utilisation d'équipement électronique modifier les rapports de concurrence dans le transport aérien au profit des Etats industrialisés, déjà en position dominante.

Dans le sens de la simplification recherchée, on a renoncé à la disposition selon laquelle un exemplaire de la lettre de transport aérien doit accompagner la marchandise (art. 6, 1^{er} et 2^e al., CVLH) et celle qui prescrit que le transporteur doit signer la lettre de transport avant l'embarquement de la marchandise (art. 6, 3^e al., CVLH); autre modification, la signature du transporteur peut également être imprimée (art. 6, 3^e al.). D'autre part, le fait que la lettre de transport aérien doivent contenir la mention du poids de l'expédition représente une obligation nouvelle (art. 9). La disposition selon laquelle rien dans la Convention n'empêche l'établissement d'une lettre de transport négociable (art. 15, 3^e al., CVLH) est abrogée.

226.4 Envois postaux

Selon l'article 2, 2^e alinéa, de la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, la Convention ne s'applique pas au transport du courrier et des colis postaux. Ceci avait amené à se demander si l'expéditeur d'envois postaux pouvait, en cas de perte ou de retard, faire valoir des prétentions, outre à l'encontre de l'administration postale, contre le transporteur aérien. L'article 2, 2^e et 3^e alinéas, du Protocole n° 4 clarifie les choses en prescrivant que le transporteur n'est responsable, dans le transport des envois postaux, qu'envers l'administration postale compétente.

3 Appréciation globale

Les Protocoles n°s 3 et 4 constituent l'essentiel du projet. Ils contiennent des prescriptions sur les rapports juridiques entre le transporteur aérien et l'usager, de même que sur les documents de transport, prescriptions dont on peut dire qu'elles sont pratiques et adaptées à notre temps. Le nouveau régime introduit par ces Protocoles va d'une part dans le sens de l'intérêt des passagers, en ceci que la stricte limitation des exceptions dont dispose le transporteur aérien favorise un règlement rapide des litiges et, en comparaison avec la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, garantit une compensation raisonnable et équitable pour la grande majorité des dommages. Il protège, d'autre part, par ses limites de responsabilité infranchissables, les entreprises de transport aérien contre des conséquences financières incalculables en cas de catastrophe. On peut en outre penser que les structures plus simples

du nouveau régime favorisent une réduction des coûts d'assurance, ce qui va dans l'intérêt tant des usagers que des transporteurs. Les réserves prévues dans ces Protocoles (art. XI, 1^{er} al., par. c, art. XXI, 1^{er} al., par. b) permettront aux Etats de n'être liés que par ces nouvelles versions de la Convention de Varsovie – responsabilité objective du transporteur aérien tant dans le transport de passagers que de fret. Il est essentiel de prévoir ces réserves dans les arrêtés fédéraux. Les Etats-Unis ont clairement fait savoir qu'ils feraient usage de cette possibilité en cas de ratification. Ils n'ont en outre laissé subsister aucun doute quant au fait que leur éventuelle ratification des Protocoles n^{os} 3 et 4 les amènerait à dénoncer la Convention de Varsovie de 1929.

On ne risque d'ailleurs guère de se tromper en supposant que d'autres Etats importants dans l'aviation internationale feront usage des réserves mentionnées et envisageront la dénonciation des anciennes versions de la Convention de Varsovie. On peut donc espérer, avec les Protocoles n^{os} 3 et 4, en finir avec l'éparpillement actuel des règles de droit. Une ratification de ces Protocoles par les Etats-Unis accélérerait considérablement cette évolution; d'un autre côté, la ratification de nombreux Etats européens serait propre à influencer favorablement la position du Sénat américain lors d'un réexamen de la situation. Notre proposition de ratifier les Protocoles n^{os} 3 et 4 alors même qu'un nombre encore modeste de ratifications a été enregistré, doit également être appréciée sous cet angle.

Le fait que le franc-or n'est plus approprié pour la fixation de limites aussi stables que possible ne devrait pas être contesté. Son remplacement par le Droit de tirage spécial dans les deux versions de la Convention de Varsovie actuellement obligatoires pour la Suisse paraît donc souhaitable.

L'importance du Protocole n^o 2 en particulier croîtrait en outre sérieusement si le rétablissement de l'unité du droit sur la base des Protocoles n^{os} 3 et 4 devait se faire attendre pour l'une ou l'autre raison.

A l'automne 1983, l'Assemblée générale de l'OACI a invité les Etats, dans une résolution unanime, à ratifier les Protocoles n^{os} 1 à 4 aussitôt que possible. Quand on se souvient que lors de la conférence de 1975, le Protocole n^o 3, particulièrement important, n'avait obtenu que de très peu la majorité des deux tiers, l'on mesure mieux l'évolution favorable aux Protocoles, même auprès des Etats jusque-là réticents, en particulier ceux du Tiers-monde.

L'Association suisse de droit aérien et spatial s'est exprimée, dans une lettre adressée au Conseil fédéral en septembre 1985, en faveur de la ratification des Protocoles. Ceux-ci prennent selon elle en considération, de manière équilibrée, les critiques relatives à l'état actuel du droit, et représentent la meilleure solution réalisable à l'heure actuelle sur le plan mondial. Nous pouvons nous rallier à cette appréciation.

4 Résultat de la consultation

La Commission fédérale de la navigation aérienne, à laquelle incombe l'examen des questions importantes intéressant la navigation aérienne (art. 5 ONA; RS 748.0; ordonnance concernant la Commission de la navigation

aérienne, du 5 juin 1950; RS 748.112.3) s'est prononcée unanimement en faveur de la ratification des Protocoles n^{os} 1 à 4 du 25 septembre 1975, lors de la séance du 17 juin 1986.

5 Conséquences

51 Conséquences financières et effet sur l'état du personnel

Compte tenu de la relation établie par la loi sur la navigation aérienne entre les principes des conventions internationales liant la Suisse et les prescriptions sur la responsabilité applicables aux vols à l'intérieur de la Suisse (art. 75, 1^{er} al., LNA; RS 748.0), une révision ou un remplacement du règlement de transport aérien du 3 octobre 1962 (RTA; RS 748.411) devra être proposé, eu égard à l'entrée en vigueur des Protocoles. Celle-ci n'aura pas d'autre conséquence financière ni d'effet sur l'état du personnel.

6 Grandes lignes de la politique gouvernementale

Le projet est annoncé dans le rapport sur les Grandes lignes de la politique gouvernementale 1983–1987 (FF 1984 I 153, appendice 2).

7 Constitutionnalité

L'article 8 de la constitution donne à la Confédération la compétence de conclure des traités avec des Etats étrangers. La compétence de l'Assemblée fédérale se fonde sur l'article 85, chiffre 5, de la constitution. Les protocoles additionnels n^{os} 1, 2, 3 et le protocole n^o 4 peuvent être dénoncés et ne prévoient pas l'adhésion à une organisation internationale (art. 89, 3^e al., let. a et b, cst.).

Les protocoles n^{os} 1 et 2 ne constituent que des modifications partielles et peu substantielles d'un droit uniforme déjà en vigueur; ils n'entraînent dès lors pas d'unification multilatérale du droit au sens de l'article 89, 3^e alinéa, lettre c, de la constitution.

Par contre, le Protocole additionnel n^o 3 et le Protocole n^o 4 conduisent à une unification multilatérale du droit et doivent donc être soumis au référendum facultatif sur les traités, essentiellement pour les motifs suivants:

Selon la pratique constante (cf. notamment FF 1980 II 733; 1981 II 957; 1982 I 947; 1982 II 12; 1983 I 123; 1983 IV 158; 1984 III 943; 1985 III 287; 1985 III 372), seuls entraînent une unification multilatérale du droit au sens de l'article 89, 3^e alinéa, lettre c, de la constitution les traités qui contiennent du droit uniforme élaboré sur le plan multilatéral, droit qui remplace ou tout au moins complète directement le droit interne et dont les principales dispositions sont directement applicables. Le nouveau droit uniforme ainsi créé doit régler en détail un domaine juridique bien défini, c'est-à-dire qu'il doit, par sa forme et quant au fond, constituer un ensemble suffisamment important

pour justifier sur le plan national, par analogie, l'élaboration d'une loi particulière. Les exemples cités lors des débats parlementaires qui ont conduit à l'adoption de cet article constitutionnel indiquent clairement la portée et l'étendue d'une unification du droit au sens de l'article précité, telle que le constituant l'entendait.

Le Protocole additionnel n° 3 et le Protocole n° 4 satisfont à ces exigences, car ils créent une base entièrement nouvelle pour le système de responsabilité civile en vigueur jusqu'à ce jour dans le droit aérien. Une telle modification fondamentale et profonde d'un domaine juridique défini exige, selon les critères dont il a été fait état, lesquels ont été développés et confirmés par la pratique, que les deux Protocoles soient soumis au référendum facultatif sur les traités au sens de l'article 89, 3^e alinéa, lettre c, de la constitution.

**Arrêté fédéral
portant approbation des Protocoles additionnels
de Montréal n^{os} 1 et 2 de 1975**

Projet

du

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu l'article 8 de la constitution;
vu le message du Conseil fédéral du 22 octobre 1986¹⁾,
arrête:*

Article premier

¹ Sont approuvés:

- a. Le Protocole additionnel n° 1 du 25 septembre 1975 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929;
- b. Le Protocole additionnel n° 2 du 25 septembre 1975 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.

² Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier ces Protocoles.

Art. 2

Le présent arrêté n'est pas sujet au référendum en matière de traités internationaux.

31046

¹⁾ FF 1986 III 769

**Arrêté fédéral
portant approbation du Protocole additionnel
de Montréal n° 3 de 1975**

Projet

du

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu l'article 8 de la constitution;
vu le message du Conseil fédéral du 22 octobre 1986¹⁾,
arrête:*

Article premier

¹ Le Protocole additionnel n° 3 du 25 septembre 1975 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 et par le Protocole fait à Guatemala le 8 mars 1971 est approuvé.

² Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier ce Protocole et à notifier une réserve au sens de l'article XI, 1^{er} alinéa, paragraphe c.

Art. 2

Le présent arrêté est sujet au référendum facultatif en matière de traités internationaux entraînant une unification multilatérale du droit (art. 89, 3^e al., let. c, cst.).

31046

¹⁾ FF 1986 III 769

Arrêté fédéral portant approbation du Protocole de Montréal n° 4 de 1975

Projet

du

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu l'article 8 de la constitution;
vu le message du Conseil fédéral du 22 octobre 1986¹⁾,
arrête:

Article premier

¹ Le Protocole additionnel n° 4 du 25 septembre 1975 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 est approuvé.

² Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier ce Protocole et à notifier une réserve au sens de l'article XXI, 1^{er} alinéa, paragraphe b.

Art. 2

Le présent arrêté est sujet au référendum facultatif en matière de traités internationaux entraînant une unification multilatérale du droit (art. 89, 3^e al., let. c, cst.).

31046

¹⁾ FF 1986 III 769

Protocole additionnel n° 1

Texte original

**portant modification de la Convention pour l'unification
de certaines règles relatives au transport aérien international
signée à Varsovie le 12 octobre 1929¹⁾**

Conclu à Montréal le 25 septembre 1975

Les Gouvernements soussignés

considérant qu'il est souhaitable d'amender la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929,

sont convenus de ce qui suit:

Chapitre premier Amendements à la Convention

Article premier

La Convention que les dispositions du présent chapitre modifient est la Convention de Varsovie de 1929.

Article II

L'article 22 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

«Article 22

1. Dans le transport de personnes, la responsabilité du transporteur envers chaque voyageur est limitée à la somme de 8300 Droits de Tirage spéciaux. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois, par une convention spéciale avec le transporteur, le voyageur pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

2. Dans le transport de bagages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 17 Droits de Tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

3. En ce qui concerne les objets dont le voyageur conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à 332 Droits de Tirage spéciaux par voyageur.

¹⁾ RS 13 656

4. Les sommes indiquées en Droits de Tirage spéciaux dans le présent article sont considérées comme se rapportant au Droit de Tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur de ces monnaies en Droit de Tirage spécial à la date du jugement. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Partie Contractante qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date du jugement pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Partie Contractante qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cette Haute Partie Contractante.

Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions des alinéas 1, 2 et 3 de l'article 22, peuvent au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de 125 000 unités monétaires par passager en ce qui concerne l'alinéa 1 de l'article 22; 250 unités monétaires par kilogramme en ce qui concerne l'alinéa 2 de l'article 22; 5000 unités monétaires par passager en ce qui concerne l'alinéa 3 de l'article 22. Cette unité monétaire correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Ces sommes peuvent être converties dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de cette somme en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause.»

Chapitre II

Champ d'application de la Convention amendée

Article III

La Convention amendée par le présent Protocole s'applique au transport international défini à l'article premier de la Convention lorsque les points de départ et de destination sont situés soit sur le territoire de deux Etats parties au présent Protocole, soit sur le territoire d'un seul Etat partie au présent Protocole si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat.

Chapitre III

Dispositions protocolaires

Article IV

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention et le Protocole seront

considérés et interprétés comme un seul et même instrument et seront dénommés *Convention de Varsovie amendée par le Protocole additionnel n° 1 de Montréal de 1975*.

Article V

Jusqu'à sa date d'entrée en vigueur conformément aux dispositions de l'article VII, le présent Protocole restera ouvert à la signature de tous les Etats.

Article VI

1. Le présent Protocole sera soumis à la ratification des Etats signataires.
2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention amendée par le présent Protocole.
3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Article VII

1. Lorsque le présent Protocole aura réuni les ratifications de trente Etats signataires, il entrera en vigueur entre ces Etats le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification. A l'égard de chaque Etat qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.
2. Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par le Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Article VIII

1. Après son entrée en vigueur, le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout Etat non signataire.
2. L'adhésion au présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention amendée par le présent Protocole.
3. L'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne et produira ses effets le quatre-vingt-dixième jour après ce dépôt.

Article IX

1. Toute Partie au présent Protocole pourra le dénoncer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne.

2. La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception par le Gouvernement de la République populaire de Pologne de la notification de dénonciation.

3. Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention par l'une d'elles en vertu de l'article 39 ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la Convention amendée par le présent Protocole.

Article X

Il ne sera admis aucune réserve au présent Protocole.

Article XI

Le Gouvernement de la République populaire de Pologne informera rapidement tous les Etats parties à la Convention de Varsovie ou à ladite Convention telle qu'amendée, tous les Etats qui signeront le présent Protocole ou y adhéreront, ainsi que l'Organisation de l'Aviation civile internationale, de la date de chaque signature, de la date du dépôt de chaque instrument de ratification ou d'adhésion, de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ainsi que de tous autres renseignements utiles.

Article XII

Entre les Parties au présent Protocole qui sont également Parties à la Convention, complémentaire à la Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (ci-après dénommée «Convention de Guadalajara»), toute référence à la «Convention de Varsovie» contenue dans la Convention de Guadalajara s'applique à la *Convention de Varsovie amendée par le Protocole additionnel n° 1 de Montréal de 1975*, dans les cas où le transport effectué en vertu du contrat mentionné au paragraphe b) de l'article premier de la Convention de Guadalajara est régi par le présent Protocole.

Article XIII

Le présent Protocole restera ouvert à la signature au siège de l'Organisation de l'Aviation civile internationale jusqu'au 1^{er} janvier 1976, puis, jusqu'à son entrée en vigueur en vertu de l'article VII, au Ministère des Affaires étrangères du Gouvernement de la République populaire de Pologne. L'Organisation de l'Aviation civile internationale informera rapidement le Gouvernement de la République populaire de Pologne de toute signature et de la date de celle-ci pendant la période au cours de laquelle le Protocole sera ouvert à la signature au siège de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

En foi de quoi les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

Fait à Montréal le vingt-cinquième jour du mois de septembre de l'année 1975, en quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 avait été rédigée, fera foi.

(Suivent les signatures)

31046

Protocole additionnel n° 2

Texte original

**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 1955¹⁾**

Conclu à Montréal le 25 septembre 1975

Les Gouvernements soussignés

considérant qu'il est souhaitable d'amender 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,

sont convenus de ce qui suit:

Chapitre premier Amendements à la Convention

Article premier

La Convention que les dispositions du présent chapitre modifient est la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955.

Article II

L'article 22 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

«Article 22

1. Dans le transport de personnes, la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est limitée à la somme de 16 600 Droits de Tirage spéciaux. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois, par une convention spéciale avec le transporteur, le passager pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

2. a) Dans le transport de bagages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 17 Droits de Tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

¹⁾ RS 13 656; RO 1963 664

- b) En cas de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par le même bulletin de bagages ou la même lettre de transport aérien, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.
3. En ce qui concerne les objets dont le passager conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limité à 332 Droits de Tirage spéciaux par passager.
4. Les limites fixées par le présent article n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à sa loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais du procès exposés par le demandeur. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.
5. Les sommes indiquées en Droits de Tirage spéciaux dans le présent article sont considérées comme se rapportant au Droit de Tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur de ces monnaies en Droit de Tirage spécial à la date du jugement. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Partie Contractante qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date du jugement pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Partie Contractante qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cette Haute Partie Contractante.
- Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions des alinéas 1, 2 a) et 3 de l'article 22, peuvent au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de 250 000 unités monétaires par passager en ce qui concerne l'alinéa 1 de l'article 22; 250 unités monétaires par kilogramme en ce qui concerne l'alinéa 2 a) de l'article 22; 5000 unités monétaires par passager en ce qui concerne l'alinéa 3 de l'article 22. Cette unité monétaire

correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Ces sommes peuvent être converties dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de cette somme en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause.»

Chapitre II

Champ d'application de la Convention amendée

Article III

La Convention amendée à La Haye en 1955 et par le présent Protocole s'applique au transport international défini à l'article premier de la Convention lorsque les points de départ et de destination sont situés soit sur le territoire de deux Etats parties au présent Protocole, soit sur le territoire d'un seul Etat partie au présent Protocole si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat.

Chapitre III

Dispositions protocolaires

Article IV

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et le présent Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument et seront dénommés *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole additionnel n° 2 de Montréal de 1975*.

Article V

Jusqu'à sa date d'entrée en vigueur conformément aux dispositions de l'article VII, le présent Protocole restera ouvert à la signature de tous les Etats.

Article VI

1. Le présent Protocole sera soumis à la ratification des Etats signataires.
2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 emporte adhésion à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole additionnel n° 2 de Montréal de 1975*.
3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Article VII

1. Lorsque le présent Protocole aura réuni les ratifications de trente Etats signataires, il entrera en vigueur entre ces Etats le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification. A l'égard de chaque Etat qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2. Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par le Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Article VIII

1. Après son entrée en vigueur, le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout Etat non signataire.

2. L'adhésion au présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 emporte adhésion à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole additionnel n° 2 de Montréal de 1975*.

3. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne et produiront leurs effets le quatre-vingt-dixième jour après la date de leur dépôt.

Article IX

1. Toute Partie au présent Protocole pourra le dénoncer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne.

2. La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception par le Gouvernement de la République populaire de Pologne de la notification de la dénonciation.

3. Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention de Varsovie par l'une d'elles en vertu de l'article 39 de ladite Convention ou du Protocole de La Haye en vertu de l'article XXIV dudit Protocole ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole additionnel n° 2 de Montréal de 1975*.

Article X

Il ne sera admis aucune réserve au présent Protocole. Toutefois, tout Etat pourra à tout moment déclarer par notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne que la Convention amendée par le présent Protocole ne s'appliquera pas au transport de personnes, de marchandises et de bagages effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ledit Etat et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

Article XI

Le Gouvernement de la République populaire de Pologne informera rapidement tous les Etats parties à la Convention de Varsovie ou à ladite Convention telle qu'amendée, tous les Etats qui signeront le présent Protocole ou y adhéreront, ainsi que l'Organisation de l'Aviation civile internationale, de la date de chaque signature, de la date du dépôt de chaque instrument de ratification ou d'adhésion, de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ainsi que de tous autres renseignements utiles.

Article XII

Entre les Parties au présent Protocole qui sont également Parties à la Convention, complémentaire à la Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (ci-après dénommée «Convention de Guadalajara»), toute référence à la «Convention de Varsovie» contenue dans la Convention de Guadalajara s'applique à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole additionnel n° 2 de Montréal de 1975*, dans les cas où le transport effectué en vertu du contrat mentionné au paragraphe b) de l'article premier de la Convention de Guadalajara est régi par le présent Protocole.

Article XIII

Le présent Protocole restera ouvert à la signature au siège de l'Organisation de l'Aviation civile internationale jusqu'au 1^{er} janvier 1976, puis, jusqu'à son entrée en vigueur en vertu de l'article VII, au Ministère des Affaires étrangères du Gouvernement de la République populaire de Pologne. L'Organisation de l'Aviation civile internationale informera rapidement le Gouvernement de la République populaire de Pologne de toute signature et de la date de celle-ci pendant la période au cours de laquelle le Protocole sera ouvert à la signature au siège de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

En foi de quoi les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

Fait à Montréal le vingt-cinquième jour du mois de septembre de l'année 1975, en quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 avait été rédigée, fera foi.

(Suivent les signatures)

Protocole additionnel n° 3

Texte original

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 et par le Protocole fait à Guatemala le 8 mars 1971¹⁾

Conclu à Montréal le 25 septembre 1975

Les Gouvernements soussignés

considérant qu'il est souhaitable d'amender 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 et par le Protocole fait à Guatemala le 8 mars 1971, sont convenus de ce qui suit:

Chapitre premier Amendements à la Convention

Article premier

La Convention que les dispositions du présent chapitre modifient est la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971.

Article II

L'article 22 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

«Article 22

1. a) Dans le transport de personnes, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 100 000 Droits de Tirage spéciaux pour l'ensemble des demandes présentées, à quelque titre que ce soit, en réparation du dommage subi en conséquence de la mort ou de lésions corporelles d'un passager. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser 100 000 Droits de Tirage spéciaux.
- b) En cas de retard dans le transport de personnes, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 4150 Droits de Tirage spéciaux par passager.
- c) Dans le transport de bagages, la responsabilité du transporteur en cas de destruction, perte, avarie ou retard est limitée à la somme de 1000 Droits de Tirage spéciaux par passager.

¹⁾ RS 13 656; RO 1963 664 et annexe au Protocole additionnel n° 3.

2. a) Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 17 Droits de Tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.
- b) En cas de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par la même lettre de transport aérien, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.
3. a) Les tribunaux des Hautes Parties Contractantes qui n'ont pas la faculté, en vertu de leur propre loi, d'allouer des frais de procès y compris des honoraires d'avocat auront, dans les instances auxquelles la présente Convention s'applique, le pouvoir d'allouer au demandeur, suivant leur appréciation, tout ou partie des frais de procès, y compris les honoraires d'avocat qu'ils jugent raisonnables.
- b) Les frais de procès y compris des honoraires d'avocat ne sont accordés, en vertu de l'alinéa a), que si le demandeur a notifié par écrit au transporteur le montant de la somme réclamée, y compris les détails de calcul de cette somme, et si le transporteur n'a pas, dans un délai de six mois à compter de la réception de cette demande, fait par écrit une offre de règlement d'un montant au moins égal à celui des dommages-intérêts alloués par le tribunal à concurrence de la limite applicable. Ce délai est prorogé jusqu'au jour de l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à l'expiration de ce délai.
- c) Les frais de procès y compris des honoraires d'avocat ne sont pas pris en considération pour l'application des limites prévues au présent article.
4. Les sommes indiquées en Droits de Tirage spéciaux dans le présent article et à l'article 42 sont considérées comme se rapportant au Droit de Tirage spécial tel que défini par le fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur de ces monnaies en Droit de tirage spécial à la date du jugement. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Partie Contractante qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date du jugement pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en Droit de Tirage spécial,

d'une monnaie nationale d'une Haute Partie Contractante qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cette Haute Partie Contractante.

Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions des alinéas 1 et 2 a) de l'article 22, peuvent au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de 1 500 000 unités monétaires par passager en ce qui concerne l'alinéa 1 a) de l'article 22; 62 500 unités monétaires par passager en ce qui concerne l'alinéa 1 b) de l'article 22; 15 000 unités monétaires par passager en ce qui concerne l'alinéa 1 c) de l'article 22; 250 unités monétaires par kilogramme en ce qui concerne l'alinéa 2 a) de l'article 22. Un Etat qui applique les dispositions de cet alinéa peut aussi déclarer que la somme mentionnée aux alinéas 2 et 3 de l'article 42 est la somme de 187 500 unités monétaires. Cette unité monétaire correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Ces sommes peuvent être converties dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de cette somme en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause.»

Article III

A l'article 42 de la Convention, les alinéas 2 et 3 sont supprimés et remplacés par les dispositions suivantes:

«2) Lors de chacune des conférences mentionnées à l'alinéa 1 du présent article, la limite de responsabilité fixée à l'article 22, alinéa 1 a) en vigueur à la date de réunion de ces conférences ne sera pas augmentée d'un montant supérieur à 12 500 Droits de Tirage spéciaux.

3) Sous réserve de l'alinéa 2 du présent article, la limite de responsabilité fixée à l'article 22, alinéa 1 a) en vigueur à la date de réunion de ces conférences sera augmentée de 12 500 Droits de Tirage spéciaux au 31 décembre de la cinquième et de la dixième année suivant la date d'entrée en vigueur du Protocole visé à l'alinéa 1 du présent article, à moins que lesdites conférences n'en aient décidé autrement avant lesdites dates par une majorité des deux tiers des représentants des Parties présentes et votantes.»

Chapitre II

Champ d'application de la Convention amendée

Article IV

La Convention amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971 ainsi que par le présent Protocole s'applique au transport international défini à l'article premier de la Convention lorsque les points de départ et de desti-

nation sont situés soit sur le territoire de deux Etats parties au présent Protocole, soit sur le territoire d'un seul Etat partie au présent Protocole si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat.

Chapitre III

Dispositions protocolaires

Article V

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971 et le présent Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument et seront dénommés *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975*.

Article VI

Jusqu'à sa date d'entrée en vigueur conformément aux dispositions de l'article VIII, le présent Protocole restera ouvert à la signature de tous les Etats.

Article VII

1. Le présent Protocole sera soumis à la ratification des Etats signataires.
2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 ou par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971 emporte adhésion à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975*.
3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Article VIII

1. Lorsque le présent Protocole aura réuni les ratifications de trente Etats signataires, il entrera en vigueur entre ces Etats le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification. A l'égard de chaque Etat qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.
2. Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par le Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Article IX

1. Après son entrée en vigueur, le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout Etat non signataire.
2. L'adhésion au présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 ou par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971 emporte adhésion à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975*.
3. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne et produiront leurs effets le quatre-vingt-dixième jour après la date de leur dépôt.

Article X

1. Toute Partie au présent Protocole pourra le dénoncer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne.
2. La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception par le Gouvernement de la République populaire de Pologne de la notification de la dénonciation.
3. Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention de Varsovie par l'une d'elles en vertu de l'article 39 de ladite Convention, ou du Protocole de La Haye en vertu de l'article XXIV dudit Protocole, ou du Protocole de Guatemala en vertu de l'article XXII dudit Protocole, ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975*.

Article XI

1. Seules les réserves suivantes au présent Protocole pourront être admises:
 - a) Tout Etat dont les tribunaux n'ont pas la faculté, en vertu de leur propre loi, d'allouer des frais de procès, y compris les honoraires d'avocat, peut à tout moment déclarer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne que l'alinéa 3 a) de l'article 22 ne s'applique pas à ses tribunaux.
 - b) Tout Etat peut à tout moment déclarer par notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne que la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975* ne s'applique pas au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ledit Etat et dont la capacité a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

c) Tout Etat peut, lors de la ratification du Protocole n° 4 de Montréal de 1975, ou de l'adhésion à celui-ci, ou à tout moment par la suite, déclarer qu'il n'est pas lié par les dispositions de la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975*, dans la mesure où elles s'appliquent au transport des marchandises, du courrier et des colis postaux. Cette déclaration prendra effet quatre-vingt-dix jours après la date de sa réception par le Gouvernement de la République populaire de Pologne.

2. Tout Etat qui aura formulé une réserve conformément à l'alinéa précédent pourra à tout moment la retirer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Article XII

Le Gouvernement de la République populaire de Pologne informera rapidement tous les Etats parties à la Convention de Varsovie ou à ladite Convention telle qu'amendée, tous les Etats qui signeront le présent Protocole ou y adhéreront, ainsi que l'Organisation de l'Aviation civile internationale, de la date de chaque signature, de la date du dépôt de chaque instrument de ratification ou d'adhésion, de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ainsi que de tous autres renseignements utiles.

Article XIII

Entre les Parties au présent Protocole qui sont également Parties à la Convention, complémentaire à la Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (ci-après dénommée «Convention de Guadalajara»), toute référence à la «Convention de Varsovie» contenue dans la Convention de Guadalajara s'applique à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975*, dans les cas où le transport effectué en vertu du contrat mentionné au paragraphe b) de l'article premier de la Convention de Guadalajara est régi par le présent Protocole.

Article XIV

Le présent Protocole restera ouvert à la signature au siège de l'Organisation de l'Aviation civile internationale jusqu'au 1^{er} janvier 1976, puis, jusqu'à son entrée en vigueur en vertu de l'article VIII, au Ministère des Affaires étrangères du Gouvernement de la République populaire de Pologne. L'Organisation de l'Aviation civile internationale informera rapidement le Gouvernement de la République populaire de Pologne de toute signature et de

la date de celle-ci pendant la période au cours de laquelle le Protocole sera ouvert à la signature au siège de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

En foi de quoi les Plénipotentiaires sousignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

Fait à Montréal le vingt-cinquième jour du mois de septembre de l'année 1975, en quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 avait été rédigée, fera foi.

(Suivent les signatures)

Protocole

Texte original

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 1955¹⁾

Conclu à Guatemala le 8 mars 1971

Les Gouvernements soussignés

considérant qu'il est souhaitable d'amender 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,

sont convenus de ce qui suit:

Chapitre premier Amendements à la Convention

Article premier

La Convention que les dispositions du présent Chapitre modifient est la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955.

Article II

L'article 3 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

«Article 3

1. Dans le transport de passagers, un titre de transport individuel ou collectif doit être délivré, contenant:

- a) l'indication des points de départ et de destination;
- b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et si une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales.

2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications qui figurent à l'alinéa 1, a) et b), peut se substituer à la délivrance du titre de transport mentionné audit alinéa.

3. L'inobservation des dispositions des alinéas précédents n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention, y compris celles qui portent sur la limitation de responsabilité.»

¹⁾ RS 13 656; RO 1963 664

Article III

L'article 4 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

«Article 4

1. Dans le transport de bagages enregistrés, un bulletin de bagages doit être délivré qui, s'il n'est pas combiné avec un titre de transport conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1, ou n'est pas inclus dans un tel titre de transport, doit contenir:

- a) l'indication des points de départ et de destination;
- b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et si une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales.

2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications qui figurent à l'alinéa 1, a) et b), peut se substituer à la délivrance du bulletin de bagages mentionné audit alinéa.

3. L'inobservation des dispositions des alinéas précédents n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention, y compris celles qui portent sur la limitation de responsabilité.»

Article IV

L'article 17 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

«Article 17

1. Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de toute lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que le fait qui a causé la mort ou la lésion corporelle s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si la mort ou la lésion corporelle résulte uniquement de l'état de santé du passager.

2. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages, par cela seul que le fait qui a causé la destruction, la perte ou l'avarie s'est produit à bord de l'aéronef, au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde de bagages. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si le dommage résulte uniquement de la nature ou du vice propre des bagages.

3. Sous réserve de dispositions contraires, dans cette Convention le terme «bagages» désigne les bagages enregistrés aussi bien que les objets qu'emporte le passager.»

Article V

A l'article 18 de la Convention les alinéas 1 et 2 sont supprimés et remplacés par les dispositions suivantes:

«1. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de marchandises lorsque l'évènement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

2. Le transport aérien, au sens de l'alinéa précédent, comprend la période pendant laquelle les marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aéroport ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport.»

Article VI

L'article 20 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

«Article 20

1. Dans les transports de passagers et de bagages, le transporteur n'est pas responsable du dommage résultant d'un retard s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

2. Dans le transport de marchandises, le transporteur n'est pas responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte, avarie ou retard s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.»

Article VII

L'article 21 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

«Article 21

Dans le cas où il fait la preuve que la faute de la personne qui demande réparation a causé le dommage ou y a contribué, le transporteur est exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité à l'égard de cette personne, dans la mesure où cette faute a causé le dommage ou y a contribué. Lorsqu'une demande en réparation est introduite par une personne autre que le passager, en raison de la mort ou d'une lésion corporelle subie par ce dernier, le transporteur est également exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité dans la mesure où il prouve que la faute de ce passager a causé le dommage ou y a contribué.»

Article VIII

L'article 22 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

«Article 22

1. a) Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme d'un million cinq cent mille francs pour l'ensemble des demandes présentées, à quelque titre que ce soit, en réparation du dommage subi en conséquence de la mort ou de lésions corporelles d'un passager. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser un million cinq cent mille francs.
- b) En cas de retard dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de soixante-deux mille cinq cents francs par passager.
- c) Dans le transport des bagages, la responsabilité du transporteur en cas de destruction, perte, avarie ou retard est limitée à la somme de quinze mille francs par passager.
2. a) Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de deux cent cinquante francs par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.
- b) En cas de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par la même lettre de transport aérien, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.
3. a) Les tribunaux des Hautes Parties Contractantes qui n'ont pas la faculté, en vertu de leur propre loi, d'allouer des frais de procès y compris des honoraires d'avocat auront, dans les instances auxquelles la présente Convention s'applique, le pouvoir d'allouer au demandeur, suivant leur appréciation, tout ou partie des frais de procès, y compris les honoraires d'avocat qu'ils jugent raisonnables.
- b) Les frais de procès y compris des honoraires d'avocat ne sont accordés, en vertu du paragraphe a), que si le demandeur a notifié par écrit au transporteur le montant de la somme réclamée, y compris les détails de calcul de cette somme, et si le transporteur n'a pas, dans un délai

de six mois à compter de la réception de cette demande, fait par écrit une offre de règlement d'un montant au moins égal à celui des dommages-intérêts alloués par le tribunal à concurrence de la limite applicable. Ce délai est prorogé jusqu'au jour de l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à l'expiration de ce délai.

- c) Les frais de procès y compris des honoraires d'avocat ne sont pas pris en considération pour l'application des limites prévues au présent article.

4. Les sommes indiquées en francs dans le présent article et dans l'article 42 sont considérées comme se rapportant à une unité monétaire constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Ces sommes peuvent être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaies nationales autres que la monnaie-or s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur-or de ces monnaies à la date du jugement.»

Article IX

L'article 24 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

«Article 24

1. Dans le transport des marchandises, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

2. Dans le transport des passagers et des bagages, toute action en responsabilité introduite, à quelque titre que ce soit, que ce soit en vertu de la présente Convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs. Ces limites de responsabilité constituent un maximum et sont infranchissables quelles que soient les circonstances qui sont à l'origine de la responsabilité.»

Article X

L'article 25 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

«Article 25

La limite de responsabilité prévue à l'article 22, alinéa 2, ne s'applique pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omis-

sion de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.»

Article XI

A l'article 25A de la Convention – les alinéas 1 et 3 sont supprimés et remplacés par les dispositions suivantes:

«1. Si une action est intentée contre un préposé du transporteur à la suite d'un dommage visé par la Convention, ce préposé, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des limites de responsabilité que peut invoquer ce transporteur en vertu de la présente Convention.

3. Les dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas au transport de marchandises s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.»

Article XII

A l'article 28 de la Convention – l'alinéa 2 actuel devient l'alinéa 3 et l'alinéa 2 suivant est ajouté:

«2. En ce qui concerne le dommage résultant de la mort, d'une lésion corporelle ou du retard subi par un passager ainsi que de la destruction, perte, avarie ou retard des bagages, l'action en responsabilité peut être intentée devant l'un des tribunaux mentionnés à l'alinéa 1^{er} du présent article ou, sur le territoire d'une Haute Partie Contractante, devant le tribunal dans le ressort duquel le transporteur possède un établissement, si le passager a son domicile ou sa résidence permanente sur le territoire de la même Haute Partie Contractante.»

Article XIII

Après l'article 30 de la Convention, l'article suivant est inséré:

«Article 30A

La présente Convention ne préjuge en aucune manière la question de savoir si la personne tenue pour responsable en vertu de ses dispositions a ou non un recours contre toute autre personne.»

Article XIV

Après l'article 35 de la Convention, l'article suivant est inséré:

«Article 35A

Rien dans la présente Convention ne prohibe l'institution par un Etat et

l'application sur son territoire d'un système d'indemnisation complémentaire à celui prévu par la présente Convention en faveur des demandeurs dans le cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager. Un tel système doit satisfaire aux conditions suivantes:

- a) en aucun cas il ne doit imposer au transporteur et à ses préposés une responsabilité quelconque s'ajoutant à celle stipulée par la Convention;
- b) il ne doit imposer au transporteur aucune charge financière ou administrative autre que la perception dans ledit Etat des contributions des passagers, s'il en est requis;
- c) il ne doit donner lieu à aucune discrimination entre les transporteurs en ce qui concerne les passagers intéressés et les avantages que ces derniers peuvent retirer du système doivent leur être accordés quel que soit le transporteur dont ils ont utilisé les services;
- d) lorsqu'un passager a contribué au système, toute personne ayant subi des dommages à la suite de la mort ou de lésions corporelles de ce passager pourra prétendre à bénéficier des avantages du système.»

Article XV

Après l'article 41 de la Convention, l'article suivant est inséré:

«Article 42

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 41, des conférences des Parties au Protocole de Guatemala du 8 mars 1971 seront convoquées durant les cinquième et dixième années suivant la date d'entrée en vigueur dudit Protocole afin de réviser la limite stipulée à l'article 22, alinéa 1 a) de la Convention amendée par ledit Protocole.

2. Lors de chacune des conférences mentionnées à l'alinéa 1^{er} du présent article, la limite de responsabilité fixée à l'article 22, alinéa 1 a) en vigueur à la date de réunion de ces conférences ne sera pas augmentée d'un montant supérieur à cent quatre-vingt sept mille cinq cents francs.

3. Sous réserve de l'alinéa 2 du présent article, la limite de responsabilité fixée à l'article 22, alinéa 1 a) en vigueur à la date de réunion de ces conférences sera augmentée de cent quatre-vingt sept mille cinq cents francs au 31 décembre de la cinquième et de la dixième année suivant la date d'entrée en vigueur du Protocole visé à l'alinéa 1^{er} du présent article, à moins que lesdites conférences n'en aient décidé autrement avant lesdites dates par une majorité des deux tiers des représentants des Parties présentes et votantes.

4. La limite applicable sera celle qui, conformément aux dispositions des alinéas précédents, était en vigueur à la date à laquelle est survenu le fait qui a causé la mort ou la lésion corporelle du passager.»

Chapitre II

Champ d'application de la Convention amendée

Article XVI

La Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le présent Protocole s'applique au transport international défini à l'article premier de la Convention lorsque les points de départ et de destination sont situés soit sur le territoire de deux Etats parties au présent Protocole, soit sur le territoire d'un seul Etat partie au présent Protocole si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat.

Chapitre III

Dispositions protocolaires

Article XVII

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et le présent Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument et seront dénommés *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971*.

Article XVIII

Jusqu'à sa date d'entrée en vigueur conformément aux dispositions de l'article XX, le présent Protocole restera ouvert à la signature de tout Etat membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une Institution spécialisée ou de l'Agence internationale de l'Energie atomique ou Partie au Statut de la Cour internationale de Justice et de tout autre Etat invité à devenir partie au présent Protocole par l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies.

Article XIX

1. Le présent Protocole sera soumis à la ratification des Etats signataires.
2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 emporte adhésion à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971*.
3. Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article XX

1. Le présent Protocole entrera en vigueur le quatre-vingt dixième jour

après le dépôt du trentième instrument de ratification, à la condition toutefois que le trafic international régulier cumulé – exprimé en passagers-kilomètres, et tel qu'il résulte des statistiques publiées pour l'année 1970 par l'Organisation de l'Aviation civile internationale – des compagnies aériennes de cinq Etats ayant ratifié le présent Protocole, représente, au moins, 40 pour cent du trafic aérien international régulier total des compagnies aériennes des pays membres de l'Organisation de l'Aviation civile internationale enregistré au cours de cette même année. Si, au moment du dépôt du trentième instrument de ratification, cette condition n'est pas remplie, le Protocole n'entrera en vigueur que le quatre-vingt dixième jour après qu'il y aura été satisfait. A l'égard de chaque Etat qui le ratifiera après le dépôt du dernier instrument de ratification nécessaire à son entrée en vigueur, le présent Protocole entrera en vigueur le quatre-vingt dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2. Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article XXI

1. Après son entrée en vigueur, le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout Etat mentionné à l'article XVIII.

2. L'adhésion au présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 emporte adhésion à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971*.

3. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et produiront leurs effets le quatre-vingt dixième jour après la date de leur dépôt.

Article XXII

1. Toute Partie au présent Protocole pourra le dénoncer par une notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

2. La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception par l'Organisation de l'Aviation civile internationale de la notification de la dénonciation.

3. Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention de Varsovie par l'une d'elles en vertu de l'article 39 de ladite Convention ou du Protocole de La Haye en vertu de l'article XXIV dudit Protocole ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971*.

Article XXIII

1. Seules les réserves suivantes au présent Protocole pourront être admises:
 - a) un Etat dont les tribunaux n'ont pas la faculté, en vertu de leur propre loi, d'allouer des frais de procès, y compris des honoraires d'avocat, peut à tout moment déclarer par une notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale que l'alinéa 3 a) de l'article 22 ne s'applique pas à ses tribunaux, et
 - b) un Etat peut à tout moment déclarer par notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale que la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971* ne s'applique pas au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ledit Etat et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.
2. Tout Etat qui aura formulé une réserve conformément à l'alinéa précédent pourra à tout moment la retirer par une notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article XXIV

L'Organisation de l'Aviation civile internationale informera rapidement tous les Etats qui signeront le présent Protocole ou y adhéreront de la date de chaque signature, de la date du dépôt de chaque instrument de ratification ou d'adhésion, de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ainsi que de tous autres renseignements utiles.

Article XXV

Entre les Parties au présent Protocole qui sont également Parties à la Convention complémentaire à la Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (ci-après dénommée Convention de Guadalajara), toute référence à la «Convention de Varsovie» contenue dans la Convention de Guadalajara s'applique à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971*, dans les cas où le transport effectué en vertu du contrat mentionné au paragraphe b) de l'article premier de la Convention de Guadalajara est régi par le présent Protocole.

Article XXVI

Le présent Protocole restera ouvert à la signature de tout Etat mentionné à l'article XVIII au Ministère des Relations extérieures de la République du Guatemala jusqu'au 30 septembre 1971, puis, jusqu'à son entrée en vigueur en vertu de l'article XX, à l'Organisation de l'Aviation civile internatio-

nale. Le Gouvernement de la République du Guatemala informera rapidement l'Organisation de l'Aviation civile internationale de toute signature et de la date de celle-ci pendant la période au cours de laquelle le Protocole sera ouvert à la signature au Guatemala.

En foi de quoi les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

Fait à Guatemala le huitième jour du mois de mars de l'année 1971, en trois textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole.¹⁾ L'Organisation de l'Aviation civile internationale établira un texte authentique du présent Protocole dans la langue russe. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 avait été rédigée, fera foi.

(Suivent les signatures)

31046

¹⁾ Le texte authentique du Protocole en langue russe a été approuvé par le Conseil de l'OACI à sa 86^e session, le 9 octobre 1975, et il est publié sous l'autorité du Secrétaire général.

Protocole de Montréal n° 4

Texte original

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 1955¹⁾

Conclu à Montréal le 25 septembre 1975

Les Gouvernements soussignés

considérant qu'il est souhaitable d'amender 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,

sont convenus de ce qui suit:

Chapitre premier Amendements à la Convention

Article premier

La Convention que les dispositions du présent chapitre modifient est la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955.

Article II

L'alinéa 2 de l'article 2 de la Convention est supprimé et remplacé par les alinéas 2 et 3 suivants:

«2. Dans le transport des envois postaux, le transporteur n'est responsable qu'envers l'administration postale compétente conformément aux règles applicables dans les rapports entre les transporteurs et les administrations postales.

3. Les dispositions de la présente Convention autres que celles de l'alinéa 2 ci-dessus ne s'appliquent pas au transport des envois postaux.»

Article III

Dans le chapitre II de la Convention, la section III (articles 5 à 16) est supprimée et remplacée par les articles suivants:

«Section III. – Documentation relative aux marchandises

Article 5

1. Pour le transport de marchandises une lettre de transport aérien est émise.

¹⁾ RS 13 656; RO 1963 664

2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à exécuter peut, avec le consentement de l'expéditeur, se substituer à l'émission de la lettre de transport aérien. Si de tels autres moyens sont utilisés, le transporteur délivre à l'expéditeur, à la demande de ce dernier, un récépissé de la marchandise permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées par ces autres moyens.

3. L'impossibilité d'utiliser, aux points de transit et de destination, les autres moyens permettant de constater les indications relatives au transport, visés à l'alinéa 2 ci-dessus, n'autorise pas le transporteur à refuser l'acceptation des marchandises en vue du transport.

Article 6

1. La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux.

2. Le premier exemplaire porte la mention «pour le transporteur»; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention «pour le destinataire»; il est signé par l'expéditeur et le transporteur. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

3. La signature du transporteur et celle de l'expéditeur peuvent être imprimées ou remplacées par un timbre.

4. Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, il est considéré, jusqu'à preuve contraire, comme agissant au nom de l'expéditeur.

Article 7

Lorsqu'il y a plusieurs colis:

- a) le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien distinctes;
- b) l'expéditeur a le droit de demander au transporteur la remise de récépissés distincts, lorsque les autres moyens visés à l'alinéa 2 de l'article 5 sont utilisés.

Article 8

La lettre de transport aérien et le récépissé de la marchandise contiennent:

- a) l'indication des points de départ et de destination;
- b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales;
- c) la mention du poids de l'expédition.

Article 9

L'inobservation des dispositions des articles 5 à 8 n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention, y compris celles qui portent sur la limitation de responsabilité.

Article 10

1. L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise inscrites par lui ou en son nom dans la lettre de transport aérien, ainsi que de celles fournies et faites par lui ou en son nom au transporteur en vue d'être insérées dans le récépissé de la marchandise ou pour insertion dans les données enregistrées par les autres moyens prévus à l'alinéa 2 de l'article 5.

2. L'expéditeur assume la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée, à raison des indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes fournies et faites par lui ou en son nom.

3. Sous réserve des dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article, le transporteur assume la responsabilité de tout dommage subi par l'expéditeur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité de l'expéditeur est engagée, à raison des indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes insérées par lui ou en son nom dans le récépissé de la marchandise ou dans les données enregistrées par les autres moyens prévus à l'alinéa 2 de l'article 5.

Article 11

1. La lettre de transport aérien et le récépissé de la marchandise font foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport qui y figurent.

2. Les énonciations de la lettre de transport aérien et du récépissé de la marchandise, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre des colis font foi jusqu'à preuve contraire; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur qu'autant que la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou qu'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.

Article 12

1. L'expéditeur a le droit, sous la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aérodrome de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant délivrer au lieu de

destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire initialement désigné, soit en demandant son retour à l'aérodrome de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.

2. Dans le cas où l'exécution des ordres de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.

3. Si le transporteur se conforme aux ordres de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourra être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise.

4. Le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence, conformément à l'article 13. Toutefois, si le destinataire refuse la marchandise, ou s'il ne peut être atteint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

Article 13

1. Sauf lorsque l'expéditeur a exercé le droit qu'il tient de l'article 12, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport.

2. Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise.

3. Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

Article 14

L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits qui leur sont respectivement conférés par les articles 12 et 13, chacun en son propre nom, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition d'exécuter les obligations que le contrat de transport impose.

Article 15

1. Les articles 12, 13 et 14 ne portent aucun préjudice ni aux rapports de l'expéditeur et du destinataire entre eux, ni aux rapports des tiers dont les droits proviennent, soit de l'expéditeur, soit du destinataire.

2. Toute clause dérogeant aux stipulations des articles 12, 13 et 14 doit

être inscrite dans la lettre de transport aérien ou dans le récépissé de la marchandise.

Article 16

1. L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés.

2. Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants.»

Article IV

L'article 18 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

«Article 18

1. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

2. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise par cela seul que le fait qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

3. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable s'il établit que la destruction, la perte ou l'avarie de la marchandise résulte uniquement de l'un ou de plusieurs des faits suivants:

- a) la nature ou le vice propre de la marchandise;
- b) l'emballage défectueux de la marchandise par une personne autre que le transporteur ou ses préposés;
- c) un fait de guerre ou un conflit armé;
- d) un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise.

4. Le transport aérien, au sens des alinéas précédents, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aéroport ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport.

5. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout

dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien.»

Article V

L'article 20 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

«Article 20

Dans le transport de passagers et de bagages et en cas de dommage résultant d'un retard dans le transport de marchandises, le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.»

Article VI

L'article 21 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

«Article 21

1. Dans le transport de passagers et de bagages, dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

2. Dans le transport de marchandises, le transporteur est exonéré, en tout ou en partie, de sa responsabilité dans la mesure où il prouve que la faute de la personne qui demande réparation ou de la personne dont elle tient ses droits a causé le dommage ou y a contribué.»

Article VII

A l'article 22 de la Convention –

a) A l'alinéa 2 a) les mots «et de marchandises» sont supprimés.

b) Après l'alinéa 2 a), le paragraphe suivant est inséré:

«b) Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 17 Droits de tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.»

c) L'alinéa 2 b) devient l'alinéa 2 c).

d) Après l'alinéa 5, l'alinéa suivant est inséré:

«6. Les sommes indiquées en Droits de Tirage spéciaux dans le présent article sont considérées comme se rapportant au Droit de Tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur de ces monnaies en Droit de Tirage spécial à la date du jugement. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Partie Contractante qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date du jugement pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Partie Contractante qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cette Haute Partie Contractante.

Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions de l'alinéa 2 b) de l'article 22, peuvent au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de deux cent cinquante unités monétaires par kilogramme, cette unité monétaire correspondant à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Cette somme peut être convertie dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de cette somme en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause.»

Article VIII

L'article 24 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

«Article 24

1. Dans le transport de passagers et de bagages, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs.

2. Dans le transport de marchandises, toute action en réparation introduite, à quelque titre que ce soit, que ce soit en vertu de la présente Convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente Convention, sans préjudice de la détermination

tion des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs. Ces limites de responsabilité constituent un maximum et sont infranchissables quelles que soient les circonstances qui sont à l'origine de la responsabilité.»

Article IX

L'article 25 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

«Article 25

Dans le transport de passagers et de bagages, les limites de responsabilité prévues à l'article 22 ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.»

Article X

L'alinéa 3 de l'article 25A de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

«3. Dans le transport de passagers et de bagages, les dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.»

Article XI

Après l'article 30 de la Convention, l'article suivant est inséré:

«Article 30A

La présente Convention ne préjuge en aucune manière la question de savoir si la personne tenue pour responsable en vertu de ses dispositions a ou non un recours contre toute autre personne.»

Article XII

L'article 33 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

«Article 33

Sous réserve des dispositions de l'alinéa 3 de l'article 5, rien dans la pré-

sente Convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport ou de formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente Convention.»

Article XIII

L'article 34 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

«Article 34

Les dispositions des articles 3 à 8 inclus relatives aux titres de transport ne sont pas applicables au transport effectué dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne.»

Chapitre II

Champ d'application de la Convention amendée

Article XIV

La Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le présent Protocole s'applique au transport international défini à l'article premier de la Convention lorsque les points de départ et de destination sont situés soit sur le territoire de deux Etats parties au présent Protocole, soit sur le territoire d'un seul Etat partie au présent Protocole si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat.

Chapitre III

Dispositions protocolaires

Article XV

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et le présent Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument et seront dénommés *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975*.

Article XVI

Jusqu'à sa date d'entrée en vigueur conformément aux dispositions de l'article XVIII, le présent Protocole restera ouvert à la signature de tous les Etats.

Article XVII

1. Le présent Protocole sera soumis à la ratification des Etats signataires.

2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 emporte adhésion à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975*.

3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Article XVIII

1. Lorsque le présent Protocole aura réuni les ratifications de trente Etats signataires, il entrera en vigueur entre ces Etats le quatre-vingt dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification. A l'égard de chaque Etat qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur le quatre-vingt dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2. Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par le Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Article XIX

1. Après son entrée en vigueur le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout Etat non signataire.

2. L'adhésion au présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 emporte adhésion à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975*.

3. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne et produiront leurs effets le quatre-vingt-dixième jour après la date de leur dépôt.

Article XX

1. Toute Partie au présent Protocole pourra le dénoncer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne.

2. La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception par le Gouvernement de la République populaire de Pologne de la notification de la dénonciation.

3. Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention de Varsovie par l'une d'elles en vertu de l'article 39 de ladite Convention ou du Protocole de La Haye en vertu de l'article XXIV dudit Protocole ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975*.

Article XXI

1. Seules les réserves suivantes au présent Protocole pourront être admises:
 - a) Tout Etat peut à tout moment déclarer par notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne que la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975* ne s'applique pas au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ledit Etat et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.
 - b) Tout Etat peut, lors de la ratification du Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975, ou de l'adhésion à celui-ci, ou à tout moment par la suite, déclarer qu'il n'est pas lié par les dispositions de la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975*, dans la mesure où elles s'appliquent au transport de passagers et de bagages. Cette déclaration prendra effet quatre-vingt-dix jours après la date de sa réception par le Gouvernement de la République populaire de Pologne.
2. Tout Etat qui aura formulé une réserve conformément à l'alinéa précédent pourra à tout moment la retirer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Article XXII

Le Gouvernement de la République populaire de Pologne informera rapidement tous les Etats parties à la Convention de Varsovie ou à ladite Convention telle qu'amendée, tous les Etats qui signeront le présent Protocole ou y adhéreront, ainsi que l'Organisation de l'Aviation civile internationale, de la date de chaque signature, de la date du dépôt de chaque instrument de ratification ou d'adhésion, de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ainsi que de tous autres renseignements utiles.

Article XXIII

Entre les Parties au présent Protocole qui sont également Parties à la Convention, complémentaire à la Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (ci-après dénommée «Convention de Guadalajara»), toute référence à la «Convention de Varsovie» contenue dans la Convention de Guadalajara s'applique à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975*, dans les cas où le transport effectué en vertu du contrat mentionné au paragraphe b) de l'article premier de la Convention de Guadalajara est régi par le présent Protocole.

Article XXIV

Si deux ou plusieurs Etats sont parties d'une part au présent Protocole et d'autre part au Protocole de Guatemala de 1971 ou au Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975, les règles suivantes s'appliquent entre eux:

- a) en ce qui concerne les marchandises et les envois postaux, les dispositions résultant du régime établi par le présent Protocole l'emportent sur les dispositions résultant du régime établi par le Protocole de Guatemala de 1971 ou par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975;
- b) en ce qui concerne les passagers et les bagages, les dispositions résultant du régime établi par le Protocole de Guatemala ou par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975 l'emportent sur les dispositions résultant du régime établi par le présent Protocole.

Article XXV

Le présent Protocole restera ouvert à la signature au siège de l'Organisation de l'Aviation civile internationale jusqu'au 1^{er} janvier 1976, puis, jusqu'à son entrée en vigueur en vertu de l'article XVIII, au Ministère des Affaires étrangères du Gouvernement de la République populaire de Pologne. L'Organisations de l'Aviation civile internationale informera rapidement le Gouvernement de la République populaire de Pologne de toute signature et de la date de celle-ci pendant la période au cours de laquelle le Protocole sera ouvert à la signature au siège de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

En foi de quoi les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

Fait à Montréal le vingt-cinquième jour du mois de septembre de l'année 1975, en quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 avait été rédigée, fera foi.

(Suivent les signatures)

Message concernant quatre Protocoles portant amendement de la Convention du 12 octobre 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Varsovie) du 22 octobre 1986

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	47
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	86.058
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.12.1986
Date	
Data	
Seite	769-825
Page	
Pagina	
Ref. No	10 104 929

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.