

## RAPPORT

### SUR L'OPPORTUNITE D'UNE ACTION COMMUNAUTAIRE EN VUE D'HARMONISATION DES REGLES LIMITANT LA RESPONSABILITE DES COMPAGNIES DE TRANSPORTS AERIENS A L'EGARD DES PASSAGERS

par Mes'ut ÖNEN (\*)

1. Objet et Plan
2. Règles régissant la limitation
  - 2.1. Règles à caractère international
    - 2.1.1. Convention de Varsovie de 1929
    - 2.1.2. Protocole de La Haye de 1955
    - 2.1.3. Accord de Montréal de 1966 — Conditions Générales de transport - Billets de passage.
    - 2.1.4. Protocole de Guatemala de 1971
    - 2.1.5. Protocoles additionnels Nos 1, 2 et 3 de Montréal de 1975
  - 2.2. Règles de Droit interne

---

(\*) Ce rapport a été préparé pour la Commissions des Communautés Européennes et présenté à la Direction Générale «Transports» de la C.E. par M. Mes'ut ÖNEN, Docteur en droit, Professeur agrégé à la Faculté de Sciences Politiques de l'Université d'Istanbul.

3. Actions, initiatives et travaux en cours
  - 3.1. au sein de l'OACI
  - 3.2. de l'IATA
  - 3.3. du Groupe de Malte
4. Conclusions

RAPPORT SUR L'OPPORTUNITE D'UNE ACTION  
COMMUNAUTAIRE EN VUE D'HARMONISATION DES  
REGLES LIMITANT LA RESPONSABILITE DES  
COMPAGNIES DE TRANSPORTS AERIENS  
A L'EGARD DES PASSAGERS

1. Pour arriver à des conclusions sur l'opportunité d'une action communautaire au sujet des limites de la responsabilité du transporteur aérien envers les passagers:

On a voulu, premièrement, déterminer les règles à caractère international et de Droit interne; ceci en indiquant l'évolution du problème de ses origines à nos jours, tout en tenant compte les attitudes des Pays des Communautés européennes;

En second lieu, on a essayé de mettre en évidence les actions et les tendances en cours relatives à la limitation de la dite responsabilité;

Pour, finalement, arriver à des conclusions permettant de déterminer s'il y a lieu d'engager une action au niveau communautaire.

2. Les REGLES REGISSANT LA LIMITATION de la responsabilité du transporteur aérien sont des règles à caractère international et de Droit interne.

2.1. Les REGLES A CARACTERE INTERNATIONAL sont contenues dans:

- la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929;
- le Protocole portant modification de celle-ci, signé à La Haye en 1955;
- le Protocole de Guatemala de 1971;
- les Protocoles Nos 1, 2 et 3 élaborés à Montréal en 1975 et
- les accords spéciaux signés entre les Compagnies des transports aériens (Accord de Montréal de 1966) et entre celles-ci et les passagers (Conditions Générales de transport et Billets de passage).

2.1.1. Selon la CONVENTION DE VARSOVIE (1929) <sup>(1)</sup> dans le transport de personnes, la responsabilité du transporteur envers chaque voyageur est limitée à la somme de **125.000 francs** (art. 22 alinéa 1). Cette somme est considérée comme se rapportant au Francs français constitué par 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin (art. 22 alinéa 4).

La Convention de Varsovie a été élaborée pour éviter l'anarchie qui pourrait résulter des décisions judiciaires nationales en cas de responsabilité d'un transporteur aérien assurant le transport de personnes, de fret et du courrier au-delà des frontières des États. Elle a permis de réaliser un certain équilibre entre les intérêts des transporteur et ceux

---

(1) «Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie, le 12 octobre 1929» voir texte: IATA — publication, «Régime de la Convention de Varsovie», Textes essentiels, 1ère édition 1929, Département Juridique, 2ème impression Janvier 1980.

des usagers. En effet, la Convention prévoyait, d'une part, une limitation de la responsabilité du transporteur à fin de protéger celui-ci contre des responsabilités pécuniaires excessives qui auraient ralenti ou arrêté le développement du transport aérien international, d'autre part, elle imposait le fardeau de la preuve au transporteur lui même (art. 20), ce qui assurait aux victimes des accidents des moyens faciles et expéditifs d'indemnisation.

Il était normal que les passagers dûssent assumer les risques d'un voyage aérien international qui, à l'époque, offrait une sécurité relative. C'est pourquoi la Convention limitait la responsabilité du transporteur à un montant de 125.000 Francs-or.

C'était un franc français considéré à sa valeur-or en 1929 (dit **Franc Poincaré**). La somme-limite pouvait être convertie dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds (art. 22 alinéa 4); cela représente en US dollar 8.290,87, mais on parle, le plus souvent, d'un montant de **US dollars 8.300**.

La Convention de Varsovie représente l'effort le plus important dans le domaine du Droit aérien international privé, puisqu'elle a entraîné les ratifications d'un grand nombre d'Etats, parmi lesquels les Etats-Unis d'Amérique.

Mais, dès son établissement, un certain mécontentement s'est développé à propos de la limite de la responsabilité.

A ce sujet, on argumentait que la responsabilité du transporteur aérien grandissait dans la mesure où le développement technique lui permettait de contrôler le transport non seulement jusqu'au moment de décollage, mais jusqu'après l'atterrissage, et où le montant de US dollar 8.300 ne correspondait plus aux risques, chaque année diminués qu'il prenait lors d'un transport aérien international.

D'autre part, la plupart des Tribunaux se trouvaient dans l'impossibilité d'augmenter la limite de la responsabilité du transporteur aérien, devant le texte précis de la Convention, ou, avaient, graduellement, transformé en une somme forfaitaire la limite de US dollar 8.300, et les transporteurs eux-mêmes acceptaient, le plus souvent, de payer ce montant sans le contester, ou, de plus en plus, indulgents vis à des victimes, admettaient, de plus en plus souvent, que la faute du transporteur était inexcusable et qu'en conséquence sa responsabilité était illimitée (voir art. 25).

A partir de 1951, les efforts en vue d'augmenter le plafond de la responsabilité du transporteur aérien international se sont poursuivis au sein de l'OACI.

En fait, après les discussions qui ont eu lieu en 1953, à Rio de Janeiro, lors de la neuvième session du Comité Juridique de l'OACI <sup>(2)</sup> et celles qui sont déroulées au cours de la Conférence diplomatique de La Haye en 1955, un Protocole a été adopté portant modification de certaines dispositions de la Convention de Varsovie.

2.1.2. Le PROTOCOLE DE LA HAYE de 1955 <sup>(3)</sup> a doublé le plafond en prévoyant une réparation des dommages subis par un passager jusqu'à la somme de **250.000 francs Poincaré** (art. 22 alinéa 1 modifié par l'article XI du Protocole de La Haye) et, a reconnu que le Tribunal saisi ait la faculté d'allouer, en outre, conformément à sa Loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépenses et autres frais du

---

(2) pendant laquelle les Etats-Unis d'Amérique ont suggéré d'amender la Convention de Varsovie en tripliant la limite, alors que le Canada et la Mexique se bornaient au double, et que les autres Etats se prononçaient pour le *statu quo*.

(3) «PROTOCOLE portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929,» fait à La Haye le 28 septembre 1955, voir texte: OACI - Doc. 7632.

procès (nouvelle disposition contenue dans l'art. 22 alinéa 4, ajoutée par l'art. XI du Protocole de La Haye).

La disposition prise, à La Haye, à la demande de la délégation des Etats-Unis d'Amérique, concernant les frais du procès représente une innovation par rapport à la Convention de Varsovie. Elle avait été demandé par la délégation des Etats-Unis d'Amérique dans l'espoir que la limite de la responsabilité serait ainsi, indirectement, augmentée et que son gouvernement pourrait être amené à ratifier le Protocole de La Haye.

Malgré cette formule de copromis, les Etats-Unis d'Amérique n'ont pas accepté la solution prévue par le Protocole de La Haye et cette attitude a abouti à une dénonciation de la Convention de Varsovie même, le 15 novembre 1965. La seule raison exprimée à propos de la dénonciation était que le montant de 125.000 francs or, n'était pas en rapport avec la nécessité de protéger la sécurité du voyage aérien et contrastait d'une manière inacceptable avec les indemnisations accordées par les Tribunaux des Etats-Unis d'Amérique lors des accidents d'avion survenus dans les transports intérieurs.

Si les Etats-Unis d'Amérique se retiraient de la Convention de Varsovie, les Etats dont les Compagnies de transports aériens exploitaient des services sur le territoire de ceux-ci, seraient obligés de les suivre pour éviter une concurrence défavorable, à moins que les Etats-Unis d'Amérique n'arrivent à une entente avec les autres Etats membres de la Convention quant à la limite, ce qui permettrait aux Etats de continuer d'y adhérer.

Or, pour éviter, à la suite de l'abandon de la Convention de Varsovie, une régression dans le domaine de Droit aérien international privé, prélude au règne de l'anarchie dans l'application des lois nationales ou l'application désordonnée des accords bilatéraux ou multilatéraux, l'OACI et l'IATA ont engagés des efforts en vue de la recherche d'un **modus vi-**

**vendi** dans le cadre de la Convention de Varsovie. Ces efforts ont abouti à l'élaboration de l'Accord de Montréal du 4 mai 1966.

2.1.3. L'ACCORD DE MONTREAL de 1966 <sup>(4)</sup>  
et les CLAUSES CONTRACTUELLES insérées  
dans les CONDITIONS GENERALES DE TRANSPORT <sup>(5)</sup> et les BILLETS DE PASSAGE <sup>(6)</sup>

disposent, pour les passagers qui entreprennent un voyage à destination ou au départ des Etats-Unis d'Amérique ou comportant une escale prévue, que la responsabilité de certains transporteurs signataires de l'Accord de Montréal de 1966 <sup>(7)</sup>, est limitée, en cas de décès d'un passager ou de dommages corporels subis par lui, à une valeur n'excédant pas **US dollar 75.000** par passager, y compris les honoraires et frais judiciaires ou, **US dollar 58.000**, honoraires et frais judiciaires en sus, au cas où une instance serait engagée dans un Etat où la loi applicable prévoit que les honoraires et frais de justice sont attribués séparément.

D'autre part, l'Accord de Montréal admet la responsabilité absolue du transporteur dans la sens où celui-ci ne

---

(4) «ACCORD de Montréal du 4 mai 1966», voir texte: «Recueil des Accords Internationaux relatifs au droit aérien,» bibliothèque de l'association pour le développement de l'institut de formation universitaire et de recherche du transport aérien, Université de Droit, d'Economie et des Sciences d'AIX-MARSEILLE.

(5) voir texte: «Conditions Générales de Transport (Passagers et Bagages)» de la SABENA (lignes aériennes belges), article XVII et sa modification, du 1er juillet 1975.

(6) voir texte: BILLETS de passage de la SABENA et de l'AIR FRANCE, pages relatifs aux clauses limitatives de la responsabilité.

(7) pour la liste des signataires de l'Accord de Montréal de 1966, voir texte: IATA-Documents, «Parties to the Montreal Agreement relating to liability limitations of the Warsaw Convention Hague Protocol», To: All Members, From: General Counsel, Date: 11 september 1975, REF: 3410.



pourrait se prévaloir d'aucun moyen de défense pour écarter ou atténuer sa responsabilité.

L'Accord de Montréal de 1966 a été conçu comme un accord à titre intérimaire entre les compagnies aériennes pour les vols en provenance ou à destination des Etats-Unis d'Amérique, ou y effectuant un transit. Il serait resté en vigueur jusqu'à ce qu'une modification prévoyant une limite de la responsabilité acceptable par tous les membres de la Convention ait été portée à la Convention de Varsovie.

En outre, les Conditions Générales de transport et Billets de passage des Compagnies de transports aérien, pour les passagers voyageant par un transporteur non signataire de ces contrats spéciaux ou entreprenant un voyage qui ne comporte pas une destination, un point de départ ou une escale prévue aux Etats-Unis d'Amérique, prévoient que la responsabilité du transporteur vis à vis des passagers est limitée à une somme de **US dollar 10.000**, soit 125.000 francs Poincaré fixés par la Convention de Varsovie ou de **US dollar 20.000**, soit 250.000 francs Poincaré fixés par le Protocole de La Haye <sup>(8)</sup>. Ces transports constituant un «transport international» au sens de l'article 1 de la Convention de Varsovie, et, par conséquent sont soumis aux règles et limitations de la responsabilité édictées par celle-ci, par une clause insérée dans le Billet de passage.

Actuellement, la plupart des Compagnies de transports aériens ont modifié leurs Conditions Générales de transport en unifiant ces deux limites et en les portant à la somme de **US dollar 58.000** <sup>(9)</sup>.

---

(8) La conversion des limites de responsabilité fixés dans plusieurs instruments du régime de Varsovie en francs poincaré se fait, dans plusieurs juridictions, selon des dispositions législatives particulières.

(9) voir supra note n.6.

2.1.4. Le PROTOCOLE DE GUATEMALA de 1971 <sup>(10)</sup> est le résultat des travaux entrepris au sein de l'OACI à fin de le substituer à l'Accord intérimaire de Montréal. Cela signifierait le remplacement du régime contractuel par un régime légal de responsabilité pour les transporteurs aériens.

En effet, selon le Protocole de Guatemala, le plafond est porté à **1.500.000 francs Poncaré**, soit US dollar 127.232.000 les frais de procès et honoraires d'avocat non compris (art. 22 alinéa 1 a, modifié et 3 c, ajouté par l'art. VIII du Protocole de Guatemala).

Le Protocole prévoit dans une nouvelle disposition que «en cas de retard dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de **62.500 francs**, soit US dollar 5.280.13 par passager (art. 22 alinéa 1 b, ajouté par l'art. VIII du Protocole de Guatemala).

En outre, le Protocole de Guatemala, dans un nouvel article inséré après l'article 41 de la Convention, prévoit, durant les 5<sup>ème</sup> et 10<sup>ème</sup> années suivant la date d'entrée en vigueur du Protocole des convocations aux Conférences des Parties au Protocole, en vue d'augmenter la limite de la responsabilité envers les passagers, et détermine une augmentation maximum de **187.500 francs** à chacune de ces conférences (art. 42 alinéas 1 et 2 ajouté par l'art. XV du Protocole de Guatemala). De plus, il dispose que la limite de la responsabilité en vigueur à la date de réunion de chacune de ces conférences sera augmentée, automatiquement, de 187.500 francs au 31 décembre des 5<sup>ème</sup> et 10<sup>ème</sup> années suivant la date d'entrée en vigueur du Protocole, à moins que

---

(10) «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,» signée à Guatemala le 18 mars 1971, voir texte: OACI-Doc. 8932/2.

les dites conférences n'en aient décidé autrement avant les dites dates (art. 42 alinéa 3 ajouté par l'art. XV du Protocole de Guatemala).

Les sommes indiquées dans le Protocole ne comprennent pas les frais de procès et honoraires d'avocat (art. 22 alinéa 3 c ajouté par l'art. VIII du Protocole de Guatemala).

D'autre part, le Protocole prévoit une responsabilité absolue qui ne disparaît que devant une preuve: celle que «la mort ou la lésion corporelle résulte uniquement de l'état de santé du passager» (art. 17 alinéa 1 modifié par l'art. IV du Protocole de Guatemala).

La solution du Protocole de Guatemala a été évalué dans la doctrine de la manière suivante: «Ce régime, qui a été quasiment imposé par les Américains aux délégations chargées d'élaborer le nouveau système, témoigne évidemment des progrès techniques considérables accomplis dans le domaine de la navigation aérienne et du succès de sécurité... Elle ne peut s'expliquer que par deux raisons: 1° l'entière soumission du passager à la technique de l'entreprise de transports aériens; 2° la supériorité économique des compagnies américaines et la prépondérance statistique des transports aériens américains, ce qui a pour conséquence, d'une part, l'avantage que les compagnies américaines trouvent à un système qui peut être écrasant pour leur concurrents étrangers; d'autre part, l'influence jouée par la fructueuse victimologie de la pratique américaine (fructueuse pour les victimes certes, mais aussi pour les avocats des U.S.A.) la première raison est sérieuse; la seconde non.»<sup>(11)</sup>

Malgré que la Convention de Varsovie et le Protocole de La Haye ont été ratifiés par de nombreux Etats créant ainsi un système quasi-universel, le Protocole de Guatemala n'a

---

(11) voir René RODIERE, droit des transports terrestres et aériens, Précis Dalloz, troisième édition, 1981, N° 371, p. 405.

été jusqu'à présent ratifié que par trois Etats (Colombie, Costa Rica et Mauritaine) et n'est pas encore entré en vigueur.

2.1.5. En ce qui concerne les PROTOCOLES ADDITIONNELS Nos 1, 2 et 3 DE MONTREAL DE 1975, on peut dire que leur élaboration est due uniquement au fait que l'or n'était plus, à partir de l'année 1968, une valeur à laquelle on pouvait faire référence pour déterminer la valeur des monnaies nationales.

En effet, en 1968 on a mis fin au «Pool de l'or» par une décision prise par le «Groupe de Dix» à la suite de laquelle l'or a eu deux cours: l'un utilisé par des Banques Centrales et dit «officiel», l'autre valable pour les opérations et transactions sur le marché et dit «libre». En plus, lors d'une réunion des Présidents des Banques Centrales à Bâle en 1973, il a été décidé de mettre fin au cours officiel. Aussi, les tribunaux hésitaient désormais au sujet de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conversion de franc Poincaré en monnaie nationale, de sorte que certains tribunaux effectuaient la dite conversion suivant la valeur «officielle» de l'or, tandis que les autres suivaient la valeur «libre» de l'or, créant ainsi une anarchie dans les décisions judiciaires.

La solution vers laquelle on s'est orienté consistait à remplacer l'unité de compte prise comme référence par les instruments constituant le système de Varsoie par les «Droits de Tirage Spéciaux (D.T.S.)» du Fonds Monétaire International, du moins pour les Etats qui en font parties.

Par conséquent, les Protocoles additionnels Nos 1, 2 et 3 de Montréal de 1975 ne font que remplacer le franc or par les D.T.S.

En fait:

— le Protocole additionnel N° 1 <sup>(12)</sup> se borne à remplacer le plafond de la responsabilité de 125.000 francs par **8.300 D.T.S.** (art. 22 alinéa 1 modifié par l'art. II du Protocole additionnel N° 1);

— le Protocole additionnel N° 2 <sup>(13)</sup> fait la même chose pour le montant de 250.000 francs Poincaré du Protocole de La Haye en le remplaçant par le chiffre de **16.600 D.T.S.** (art. 22 alinéa 1 modifié par l'art. II du Protocole additionnel N° 2).

et,

— le Protocole additionnel N° 3 <sup>(14)</sup> modifie les plafonds établis dans le Protocole de Guatemala: le montant de 1.500.000 francs Poincaré, correspondant à la responsabilité pour les dommages subis en conséquence de la mort ou de lésions corporelles d'un passager, est remplacé par le chiffre de **100.000 D.T.S.** (art. 22 alinéa 1, a, modifié par l'art. II du Protocole additionnel N° 3); le montant de 62.500 francs Poincaré, correspondant à la limite de la responsabilité en cas de retard,

---

(12) «PROTOCOLE ADDITIONNEL N° 1 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929,» signée à Montréal le 25 septembre 1975, voir texte: OACI-Doc. 9145.

(13) «PROTOCOLE ADDITIONNEL N° 2 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,» sigée à Montréal le 25 septembre 1975, voir texte: OACI-Doc. 9146.

(14) «PROTOCOLE ADDITIONNEL N° 3 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,» signé à Montréal le 25 septembre 1975, voir texte: OACI-Doc. 9147.

est remplacé par un montant de **4.150 D.T.S.** (art. 22 alinéa 1 b modifié par l'art. II du Protocole additionnel N° 3) et, finalement, le chiffre de 187.500 francs Poincaré, concernant le plafond d'augmentation périodique, est remplacé par le chiffre de **12.500 D.T.S.** (art. 42 modifié par l'art. III du Protocole additionnel N° 3).

Les sommes indiquée en D.T.S. sont établies en se reportant au D.T.S. tel que défini par le Fonds Monétaire International. La conversion de ces sommes en monnaie nationale s'effectuera à la date du jugement. La valeur d'une monnaie nationale d'un Etat membre du FMI est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée à la date du jugement par le FMI pour ses propres opérations et transactions<sup>(15)</sup>; les Etats qui ne sont pas membres du FMI la déterminent eux-mêmes. D'autre part, les Protocoles additionnels prévoient que les Etats qui ne sont pas membres du FMI peuvent déclarer qu'ils veulent conserver les plafonds fixés par le Protocole de Guatemala en indiquant une unité monétaire constituée d'or (art. 22 alinéa 4 ajouté par l'art. II du Protocole additionnel N° 1; art. 22 alinéa 5 ajouté par l'art. II du Protocole additionnel N° 2 et art. 22 alinéa 4 ajouté par le Protocole additionnel N° 3).

2.2. Les REGLES DE DROIT INTERNE sont contenus dans les lois nationales et dans les contrats de transport (Conditions Générales de transport et Billets de passage).

On sait que le système international, créé par la Convention de Varsovie et complété par le Protocole de La Haye,

---

(15) pour déterminer l'équivalent en monnaies nationales des limites de responsabilité établies en D.T.S. du Fonds Monétaire International dans les Protocoles de Montréal (1975) il faut se consulter les cours publiés chaque jour par le Département de la Trésorerie du F.M.I.

a servi de modèle aux lois nationales dans un nombre croissant d'Etats. Ce fût le cas pour le Royaume-Uni en 1952, la France en 1957 et la Belgique en 1936.

En France, jusqu'en 1957, il y avait deux régimes: la Loi de 1924 régissait les transports intérieurs et la Convention de Varsovie, les transports internationaux. La Loi du 2 mars 1957 a également soumis les transports intérieurs au régime de la Convention de Varsovie modifié par le Protocole de La Haye.

En outre, dans le domaine de la limitation de la responsabilité du transporteur aérien la Loi N° 76-529 du 18 juin 1976 a prévu un relèvement du plafond de la responsabilité. Elle dispose que la limite de la responsabilité du transporteur envers chaque passager, prévue par le premier paragraphe de l'article 22 de la dite Convention, est fixé à **300.000 francs**, soit environ **US dollar 58.000**; si, en raison d'une modification apportée à la Convention de Varsovie, la limite de la responsabilité du transporteur aérien se trouve portée à un niveau supérieur au chiffre susvisé, cette nouvelle limite se substitue à celle de 300.000 francs à compter de la mise en vigueur pour la France de la modification de la dite convention (art. 1<sup>er</sup> de la Loi de 1976). Il convient de signaler ici, qu'en France, le Sénat, lors de sa séance du 15 juillet 1981 a adopté le projet de la Loi autorisant le Gouvernement français à ratifier les quatre Protocoles élaborés à Montréal en 1975.

En Belgique, la Loi du 7 avril 1936 approuvant la Convention de Varsovie a prévu que les dispositions de la dite Convention s'appliqueront aux transports de personnes, bagages ou marchandises qu'il s'agisse de transports internationaux ou intérieurs (art. 2 de la Loi belge de 1936). La Loi du 30 juillet 1963, portant approbation du Protocole de La Haye, prévoit les mêmes dispositions pour les modifications apportées aux dispositions de la Convention de Varsovie par ce Protocole.

En ce qui concerne les clauses contractuelles relatives aux transports intérieurs, on peut affirmer que celles-ci se trouvent insérées dans les Conditions Générales de transport et les Billets de passage.

Selon les Conditions Générales de transport, lorsqu'un transport n'entre pas dans les transports internationaux relevant de la Convention, la responsabilité du transporteur envers chaque passager est limitée à la somme de 250.000 francs français-or ou l'équivalent. Si, conformément à la législation en vigueur, il est prévu une limite de responsabilité différente, c'est celle-ci qui doit être appliquée (art. XVII 2 b des Conditions Générales de transport de la SABENA).

Il faut ajouter ici que la SABENA a porté cette limite à **US dollar 58.000** (texte modifiant l'art. XVII 2 b des Conditions Générales de transport de la SABENA), et que la plupart des Compagnies de transports aériens ont procédé à l'application de la même augmentation (limite fixée à US dollar 58.000).

Il convient de souligner que deux Compagnies de transports aériens (BRITISH CALEDONIAN et BRITISH AIRWAYS) ont accepté la limite de **100.000 D.T.S.** et l'appliquent déjà depuis le 1er avril 1981.

3. A cette étape, on examinera maintenant certains **ACTI-ONS, INITIATIVES** et **TRAVAUX** en cours relatifs au système de Varsovie et concernant plus particulièrement le domaine de la limitation de la responsabilité des Compagnies de transports aériens:

En fait, des travaux sont actuellement en cours au sein de l'OACI, des initiatives ont été prises par l'IATA et des réunions se sont tenues par le «**GROUPE DE MALTE**».

3.1. Les travaux entrepris par l'OACI ont pour but de combiner en une seule et même Convention les instruments



constituant le régime de Varsovie (la Convention de Varsovie (1929), le Protocole de La Haye (1955), la Convention de Guadalajara (1929), le Protocole de Guatemala (1971) et les 4 Protocoles de Montréal (1975)). C'est dans ce but que les travaux du Comité Juridique de l'OACI se déroulent pour aboutir à un «**Projet de texte refondu.**» Il est à noter que ce projet de texte refondu n'apportera «aucune modification de fond aux instruments existants relatifs à la Convention de Varsovie ou à la dite Convention amendée ou complétée, sauf lorsque de telles modifications sont nécessaires pour assurer la cohésion interne du texte refondu.»<sup>(16)</sup>.

3.2. Pour sa part, l'IATA lors de la 34<sup>ème</sup> Assemblée Générale qui s'est tenue à Genève en novembre 1978, adopté une résolution disposant que l'IATA «réitère son appel en faveur d'une prompte ratification du Protocole additionnel N° 3 de Montréal à titre prioritaire et, que, dans l'intervalle, il y aurait lieu d'inviter instamment les Etats à ratifier les Protocoles additionnels Nos 1 et 2 de Montréal ou à y adhérer sans tarder»<sup>(17)</sup>.

3.3. En ce qui concerne les réunions organisées et les travaux effectués par le «GROUPE DE MALTE» on a pu avoir peu de renseignements sur ses activités, étant donné qu'il ne s'agit que d'un «groupe de juristes purement informel, sans aucune base institutionnelle et dont les membres n'engagent pas leur Gouvernement»<sup>(18)</sup>.

---

(16) voir Acte final de la Conférence internationale de Droit aérien tenue sous les auspices de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI) à Montréal en septembre 1975, OACI-Doc. 9144.

(17) voir texte de Résolution: IATA-Publication «Régime de la Convention de Varsovie Textes essentiels, 1<sup>ère</sup> Edition 1979, Département Juridique, 2<sup>ème</sup> impression Janvier 1980, p. 96.

(18) lettre du Ministère de Communications Belge du 17 novembre 1981, réf.: SJ 604, Bruxelles. (Dossier personnel).

Lors de ses réunions, ce groupe ne dresse même pas de procès-verbal et, si l'on veut effectuer une recherche sur ses travaux, on ne dispose que des documents concernant la correspondance qui se déroule entre ses membres.

Cependant, on a pu obtenir des informations assez intéressantes selon lesquelles les anglais veulent que la limite de la responsabilité du transporteur aérien envers les passagers en cas de mort ou de lésion corporelle soit fixée à une somme correspondant à **100.000 D.T.S.** tandis que les autres membres de ce groupe acceptent difficilement une augmentation qui serait supérieure à **80.000 D.T.S.**

La SABENA cherche à obtenir une formule uniforme en portant le plafond de la limite de la dite responsabilité à un montant de **80.000 D.T.S.**

D'autre part, selon certaines informations obtenues sur ce point, les autorités (telles que les Administrations aéronautiques), consultées pendant les travaux du Groupe, incitent, en général, les Compagnies de transports aériens à accepter une limite fixé à **80.000 D.T.S.**

#### 4. CONCLUSIONS

A partir de ce qui vient d'être exposé, il est possible de tirer les conclusions suivantes:

1° Tous les Pays des Communautés européennes

A) sont membres de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye;

B) dont les Compagnies de transports aériens ont signé l'Accord de Montréal de 1966 et dans leur Conditions Générales et Billets de passage, ont insérée les clauses comme il a été indiqué ci-dessus<sup>(19)</sup>;

---

(19) voir ci-dessus No° 2.1.3.

2° En ce qui concerne la responsabilité du transporteur aérien en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager:

A) dans le transport aérien international on se trouve, actuellement, en présence de limitations différentes

(a) — la limite de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye (1955): **250.000 francs care** soit **US dollar 20.000** qui est la seule limite «légale» et «obligatoire»;

(b) — les limites adoptées contractuellement par les Compagnies de transports aériens:

(aa) — pour le trafic touchant le territoire des Etats-Unis d'Amérique: **US dollar 75.000**, y compris les frais de procès et honoraires d'avocat, et **US dollar 58.000**, frais judiciaires non compris;

(bb) — pour le transport aérien international ne touchant pas le territoire des Etats-Unis d'Amérique: **US dollar 58.000**, frais judiciaires non compris;

B) dans le transport aérien intérieur la limite actuelle du transporteur aérien est de **US dollar 58.000**, que ce soit régime légal ou contractuel <sup>(20)</sup>.

3° Le régime légal qui porte la limite à **100.000 D.T.S.**, prévu par les Protocoles additionnels Nos 1, 2 et de Montréal (1975), n'est pas encore entré en vigueur;

4° Aucun travail n'est en cours en vue d'un nouveau changement des limites légales sur le plan international <sup>(21)</sup>;

---

(20) par ex. pour la France et la Belgique voir ci-dessus N° 2.2.

(21) voir ci-dessus N° 3.1.

5° En revanche, il existe des actions, travaux et initiatives en vue du relèvement du plafond de la dite responsabilité incluant des clauses contractuelles dans les Conditions Générales et Billets de passage.

Les Compagnies de transports aériens des Pays des C.E. et leur Gouvernements sont loin de s'accorder sur une formule commune et uniforme, car un de ces pays<sup>(22)</sup> veut fixer la limite à un montant de 100.000 D.T.S. tandis que les autres n'acceptent qu'un plafond jusqu'à la somme de 80.000 D.T.S.

L'IATA est en faveur d'un relèvements des limites allant jusqu'aux 100.000 D.T.S. prévus dans le Protocole de Guatemala et le Protocole additionnel N° 3 de Montréal (1975);

6° D'autre part, on attend que les Etats-Unis d'mérique ratifient les Protocoles additionnels de Montréal, avec l'espoir que la plupart des Pays les suivront;

7° Or, étant donné qu'il existe différentes applications de la limite de la responsabilité des Compagnies de transports aériens, que les positions prises par les Gouvernements différent et en raison des difficultés rencontrées pour parvenir à une solution acceptable par tous dans ce domaine, il apparaît opportun que la Commission de la C.E. entreprenne une action communautaire en vue de trouver une formule commune et uniforme et de parvenir à l'harmonisation des règles existantes dans le domaine de la limitation de la responsabilité des Compagnies de transports aériens.

**Dr. Mes'ut ÖNEN**

---

(22) voir ci-dessus N° 3.3. (Le Royaume-Uni).