

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**

Signé à Guatemala le 8 mars 1971

PROTOCOL

**to Amend the Convention for the Unification
of Certain Rules Relating to International
Carriage by Air Signed at Warsaw
on 12 October 1929 as Amended by the Protocol
Done at The Hague on 28 September 1955**

Signed at Guatemala City on 8 March 1971

Source: ICAO Doc. 8932

Note: les corrections apportées au texte français des paragraphes 3 des Articles II et III l'ont été suivant les dispositions du procès-verbal d'amendement rédigé à Montréal le 31 mai 1983 et signé par le Secrétaire

général de l'OACI.

Note: corrections in the French text of paragraphs 3 of Article II and of Article III have been made in accordance with the *procès-verbal* of rectification done at Montreal on 31 May 1983 and signed by the ICAO Secretary General.

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 CONVENU de ce qui suit:

CHAPITRE PREMIER

AMENDEMENTS A 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 État, 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."

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 1er, 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 État, 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 des 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

À 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 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 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 témérement 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 XI

A l'article 25 A 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 1er 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 30 A

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 35 A

1. Rien dans la présente Convention ne prohibe l'institution par un État 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 État 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 mentionnés à l'alinéa 1er 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 1er 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 États parties au présent Protocole, soit sur le territoire d'un seul État partie au présent Protocole si une escale est prévue sur le territoire d'un autre État.

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 État

membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une Institution spécialisée ou de l'Agence internationale de l'Énergie atomique ou Partie au Statut de la Cour internationale de Justice et de tout autre État 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 États signataires.

2. La ratification du présent Protocole par un État qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un État 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 États ayant ratifié le présent Protocole, représente, au moins, 40 % 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 État 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 État mentionné à l'article XVIII.

2. L'adhésion au présent Protocole par un État qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un État 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 État 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 État 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 État et dont la capacité entière a été réservée

par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

2. Tout État 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 États 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 État 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 internationale. 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. 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.

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