

04.027

**Message  
concernant la Convention pour l'unification de certaines  
règles relatives au transport aérien international**

du 26 mai 2004

---

Messieurs les Présidents,  
Mesdames et Messieurs,

Par le présent message, nous avons l'honneur de vous soumettre, en vous proposant de l'adopter, le projet d'arrêté fédéral approuvant la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Montréal).

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

26 mai 2004

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Joseph Deiss

La chancelière de la Confédération, Annemarie Huber-Hotz

---

## Condensé

*La modernisation du régime de la responsabilité civile dans le transport aérien a été au centre des débats de la conférence diplomatique de droit aérien, qui s'est déroulée du 10 au 28 mai 1999 à Montréal, au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Les délégués de 122 Etats membres et de onze organisations internationales ont pris part à la conférence, qui a finalement adopté une nouvelle «Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international». La Convention de Montréal est appelée à remplacer la Convention de Varsovie, datant de 1929, ainsi que les nombreux instruments y afférents, et à éliminer le morcellement des normes relatives au droit du transport aérien, qui s'est amplifié avec les années.*

*La principale caractéristique du nouvel instrument juridique est la notion de responsabilité illimitée du transporteur aérien à l'égard de passagers qui seraient tués ou blessés dans un accident. La nouvelle convention instaure à cet effet un système de responsabilité à deux niveaux. Le premier comprend une responsabilité objective jusqu'à concurrence de 100 000 droits de tirage spéciaux (DTS), indépendamment de la faute éventuelle du transporteur. Quant au second, qui a trait aux dommages supérieurs à ce montant, il est basé sur la présomption de faute du transporteur, avec renversement du fardeau de la preuve. Au-delà dudit montant, le transporteur est exonéré de sa responsabilité uniquement s'il peut prouver que le dommage n'est pas dû à sa propre négligence.*

*La nouvelle convention améliore la position du passager sous plusieurs autres aspects: un passager lésé pourra par exemple intenter une action en responsabilité devant un tribunal de l'Etat où il a sa résidence permanente et les montants prévus comme limites de responsabilité civile seront revus périodiquement, ce qui facilitera leur adaptation au renchérissement. Par ailleurs, elle prévoit que les compagnies pourront être tenues de verser des paiements anticipés à des passagers qui auraient été lésés dans un accident.*

# Message

## 1 Partie générale

### 1.1 Point de la situation

Le droit actuel du transport aérien repose sur la «Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international», conclue à Varsovie en 1929 et entrée en vigueur en 1933 (Convention de Varsovie)<sup>1</sup>. Cette dernière régit principalement les trois domaines suivants: les titres de transport (art. 3 à 11), les droits de disposer de la marchandise et les obligations accessoires des parties (art. 12 à 16), la responsabilité du transporteur pour les dommages causés aux personnes et aux marchandises en cours de transport.

Toutefois, l'objet principal de la convention a trait à la responsabilité du transporteur pour les dommages que peuvent subir les personnes, les bagages et les marchandises pendant le transport aérien. La notion fondamentale de la convention de Varsovie est la responsabilité dérivant de la faute et qui est en principe limitée à un certain montant. Le transporteur n'est responsable que jusqu'à concurrence d'un montant maximal de 125 000 francs or du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours des opérations d'embarquement et de débarquement. Cette limite de responsabilité civile ne s'applique pas si le lésé prouve que le transporteur a agi par négligence grave et intentionnelle ou qu'il n'a pas remis au voyageur un billet de passage contenant un avis selon lequel sa responsabilité est en général limitée. Par contre, le transporteur n'est aucunement tenu de réparer le dommage causé s'il prouve que lui et ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter ledit dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre. En cas de faute concomitante du lésé, le transporteur peut être exempté partiellement ou totalement de sa responsabilité. En ce qui concerne les objets que le passager emporte avec lui, la responsabilité du transporteur est limitée à 5000 francs or.

Dans le transport de bagages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 250 francs or par kilogramme, sauf si l'expéditeur a déclaré une valeur plus élevée au moment de la remise du colis au transporteur et qu'il s'est acquitté d'une taxe supplémentaire.

La nécessité de procéder aux premières modifications de la convention est apparue peu après son entrée en vigueur. Toutefois, l'éclatement de la Seconde Guerre mondiale vint interrompre les efforts entrepris jusque-là. Il faudra attendre 1955 pour qu'un protocole additionnel<sup>2</sup> soit signé à La Haye, protocole et dont la modification essentielle a été de doubler les sommes de responsabilité. Aux termes de cet amendement, plus connu sous le terme de Protocole de La Haye, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> août 1963, la responsabilité du transporteur pour les dommages subis par des personnes a passé de 125 000 à 250 000 francs or par passager, ce qui correspondait à l'époque à 72 500 francs suisses.

<sup>1</sup> RS 0.748.410

<sup>2</sup> Protocole du 28 septembre 1955 portant modification de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (RS 0.748.410.1).

Un second protocole additionnel<sup>3</sup> à la Convention de Varsovie a été conclu en 1961 à Guadalajara, afin de tenir compte des développements de l'époque tels que la location, l'affrètement et l'échange d'aéronefs et de leurs répercussions sur la responsabilité. Pour plusieurs Etats, dont la Suisse notamment, cette convention complémentaire est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 1964.

En matière de responsabilité dans le transport aérien, une particularité existe toujours au sujet des vols qui font escale sur le territoire des Etats-Unis d'Amérique (USA). En effet, ceux-ci avaient refusé de ratifier le Protocole de La Haye, estimant la portée de ses dispositions insuffisante. Afin d'imposer leur conception d'une limite de responsabilité plus élevée, ils n'autorisèrent à desservir les Etats-Unis que les compagnies qui étaient disposées à appliquer les règles de l'accord de 1966, dit «Montreal Interim Agreement», aux termes duquel la limite de responsabilité pour les dommages causés aux personnes a été relevée à 75 000 dollars américains. Il ne s'agit toutefois pas d'un accord de droit international public, mais d'un instrument relevant du droit privé.

Quatre protocoles additionnels<sup>4</sup> visant à améliorer le régime de Varsovie ont été signés en 1975 (Protocoles de Montréal nos 1 à 4), mais ce n'est que bien plus tard que trois d'entre eux ont commencé à déployer leurs effets. Les protocoles nos 1 et 2 ne sont entrés en vigueur que le 15 février 1996 et le protocole n° 4 le 14 juin 1998. Quant au protocole n° 3, il n'a pas encore réuni le nombre de ratifications nécessaires à sa mise en vigueur. Les protocoles nos 1 et 2 visent en premier lieu à remplacer le franc or par le droit de tirage spécial (DTS) du Fonds monétaire international (FMI). Selon le protocole n° 2, la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est limitée désormais à la somme de 16 600 droits de tirage spéciaux, pour autant que les prétentions soient évaluées conformément au protocole de La Haye. Les modifications apportées par le protocole n° 4 touchent principalement le transport de fret, en particulier la documentation relative aux marchandises; il est désormais possible d'utiliser des données établies sur supports électroniques en lieu et place de la lettre de transport aérien.

Un autre instrument, le «IATA Intercarrier Agreement», revêt une importance particulière pour les prétentions que les passagers peuvent faire valoir à l'encontre des compagnies d'aviation. A l'initiative de l'Association du transport aérien international (IATA), un nombre élevé de compagnies d'aviation ont accepté, en signant cet accord en 1995, de renoncer, en cas de dommages corporels, à certaines exceptions dont elles pouvaient se prévaloir en vertu de la convention de Varsovie. Elles ont modifié à cet effet leurs conditions générales de transport. Là aussi, il ne s'agit pas d'un accord de droit international public, mais d'un instrument relevant du droit privé.

Dans l'Union européenne (UE), le règlement déterminant pour les prétentions à l'encontre des transporteurs est celui du 9 octobre 1997 (2027/97), dont la teneur correspond largement à celle de la convention IATA. Bien que ce règlement ne s'applique en principe qu'aux compagnies ayant leur siège dans l'un des Etats membres, il comporte toutefois certaines prescriptions qui concernent les transporteurs établis hors de la Communauté, qui opèrent des vols en provenance, à destina-

3 Convention du 18 septembre 1961 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 (RS **0.748.410.2**).

4 FF **1986** III 769 ss.

tion ou à l'intérieur de celle-ci. Pour notre pays, les dispositions de ce règlement s'appliquent depuis le 1<sup>er</sup> juin 2002, date de l'entrée en vigueur de l'accord bilatéral conclu entre la Suisse et l'Union européenne.

Les différents protocoles additionnels à la Convention de Varsovie ne sont pas des instruments juridiques indépendants; ils ne font que compléter ou modifier de manière ponctuelle des dispositions de la version originale. Cette particularité ainsi que les efforts fournis par l'industrie du transport aérien pour offrir à sa clientèle des conditions de transport modernes et plus libérales que celles du régime de Varsovie ont conduit à un véritable morcellement du droit de transport aérien. Les travaux visant à réviser entièrement la convention de Varsovie et à moderniser le régime de responsabilité ont duré des années. En 1997, le Comité juridique de l'OACI a enfin débattu d'une nouvelle convention, remaniée l'année suivante par un groupe d'experts de l'OACI. La conférence diplomatique de droit aérien, qui s'est tenue en mai 1999 au siège de l'OACI, a adopté le texte définitif d'une nouvelle convention, signée à l'issue des débats par les représentants de 52 Etats membres. La délégation suisse l'a également signée, sous réserve de ratification et sur la base de la décision correspondante prise par le Conseil fédéral le 5 mai 1999. Plusieurs Etats ont également signé la Convention depuis lors.

Ce nouvel instrument repose, d'une part, sur des règles éprouvées de la Convention de Varsovie et des protocoles additionnels susmentionnés et, de l'autre, sur celles de l'accord IATA «Intercarrier Agreement» élaboré sur une base volontaire et à l'initiative de l'industrie du transport aérien. En matière de responsabilité, on dispose désormais d'un droit moderne, favorable aux consommateurs, qui repose sur le principe de la responsabilité objective et s'oriente sur celui de la réparation intégrale du dommage causé. Le transporteur peut être exonéré de sa responsabilité pour des dommages causés aux passagers uniquement dans la mesure où ils dépassent 100 000 DTS; il doit par ailleurs prouver soit que le dommage n'est pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission de sa part ou de ses préposés ou mandataires, soit que ce dommage résulte uniquement de la négligence ou d'un autre acte ou omission préjudiciable d'un tiers. Dans de telles circonstances, le fardeau de la preuve incombe au transporteur. S'il n'est pas en mesure de l'apporter, sa responsabilité est illimitée.

Pour les limites de responsabilité, les DTS du FMI<sup>5</sup> remplaceront l'unité de référence adoptée par le régime de Varsovie – le franc or – qui n'est plus guère utilisée depuis des années. La convention contient en outre une clause selon laquelle les Etats doivent exiger de leurs transporteurs qu'ils contractent une assurance propre à couvrir leur responsabilité, garantissant ainsi le versement effectif des indemnités aux personnes lésées. Chaque Etat peut également exiger des autres transporteurs, pour autant qu'ils exploitent des services aériens à destination de son territoire, de fournir la preuve d'une couverture d'assurance adéquate. Par ailleurs, la nouvelle convention permet d'éliminer l'un des principaux points faibles de la Convention de Varsovie, à savoir l'impossibilité d'adapter les limites de responsabilité à l'inflation. En effet, celles-ci pourront désormais être revues à intervalles réguliers et, si nécessaire, modifiées grâce à la mise en place d'un mécanisme simple et pratique.

<sup>5</sup> 1 DTS correspond actuellement à environ 2 francs suisses.

## **1.2                    Résultat de la consultation**

La Commission fédérale de l'aviation, à laquelle il incombe de donner son avis sur les questions importantes intéressant l'aviation (art. 5 LA; ordonnance concernant la Commission de la navigation aérienne; RS 748.112.3), s'est prononcée unanimement en faveur de la ratification de la Convention de Montréal, lors de sa séance du 13 mars 2001.

## **2                        Partie spéciale: commentaires des principales dispositions de la convention**

### **2.1                    Champ d'application (art. 1)**

La convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par une entreprise de transport aérien. L'expression «transport international» est définie de manière précise à l'art. 1, al. 2.

### **2.2                    Titre de transport (art. 3)**

Le transporteur doit délivrer aux passagers un titre de transport individuel mentionnant les points de départ et de destination. En outre, un avis écrit indiquant que la responsabilité du transporteur peut être limitée sera remis aux passagers. Le titre de transport ne doit toutefois pas être établi nécessairement sous la forme du billet de passage habituel. En effet, il peut revêtir celle de «tout autre moyen», pourvu qu'il contienne les informations requises. Le transporteur a ainsi la possibilité d'utiliser des supports électroniques en lieu et place du billet imprimé sur papier. Il est par ailleurs tenu de délivrer au passager une fiche d'identification pour chaque article de bagage enregistré. L'inobservation de ces dispositions n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport.

### **2.3                    Lettre de transport aérien (art. 4 à 9)**

L'expéditeur doit établir une lettre de transport aérien en trois exemplaires indiquant les points de départ et de destination ainsi que le poids de l'expédition. Le transporteur, le destinataire et l'expéditeur reçoivent chacun un exemplaire de ce document.

L'inobservation de ces dispositions n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles portant sur la limitation de responsabilité; là aussi, la lettre de transport aérien ne doit plus nécessairement être établie sous la forme habituelle.

## 2.4

### **Responsabilité en cas de mort ou de lésion subie par le passager** (art. 17, al. 1, en liaison avec l'art. 21)

Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager lors d'un accident qui s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours des opérations d'embarquement ou de débarquement. Sa responsabilité est en principe illimitée.

La responsabilité du transporteur repose sur un système à deux niveaux, avec des principes distincts. Elle est déterminée par l'importance des montants qu'il sera tenu de verser à titre de réparation pour les dommages causés. Ces montants sont exprimés en DTS du FMI.

Pour les dommages ne dépassant pas 100 000 DTS par passager, la responsabilité objective du transporteur est aggravée. Il répond non seulement lorsque le dommage résulte de sa faute, mais aussi lorsqu'il est survenu sans faute de sa part, et même dans les cas où il est imputable exclusivement à un tiers. Le transporteur n'est exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité que dans les cas où la personne qui demande réparation, ou la personne dont elle tient les droits, a causé le dommage ou y a contribué (cf. ch. 2.8).

Pour les dommages supérieurs à 100 000 DTS par passager, la responsabilité du transporteur ne peut faire l'objet d'aucune limitation pécuniaire. Le transporteur est tenu de réparer le dommage lorsqu'il est dû à sa propre négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable de sa part. Il n'appartient toutefois pas à la personne lésée de prouver la faute du transporteur. A l'inverse, il incombe au transporteur de fournir la preuve selon laquelle il n'est nullement responsable du dommage ou que celui-ci résulte exclusivement d'un acte préjudiciable d'un tiers. S'il n'est pas en mesure d'apporter une telle preuve, il répondra de l'ensemble du dommage.

La convention ne répond pas à la question de savoir si le transporteur est responsable des préjudices d'ordre psychique subis par un passager lors d'un accident, ou si la responsabilité ne se limite qu'à des dommages purement corporels. Cette question a fait l'objet de controverses lors de la conférence diplomatique et n'a, de ce fait, pas reçu de réponse. Il incombera aux tribunaux de trancher en temps opportun.

## 2.5

### **Responsabilité pour les dommages causés aux bagages**

(art. 17, al. 2, en relation avec l'art. 22, al. 2)

Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés aussi longtemps qu'il en a la garde. Dans le cas des bagages non enregistrés et des effets personnels, il n'est responsable que si le dommage résulte de sa faute (art. 17, al. 2). Dans le transport des bagages enregistrés, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 1000 DTS par passager, sauf déclaration d'une valeur plus élevée faite par celui-ci au moment de l'enregistrement et moyennant le paiement éventuel d'une somme supplémentaire. La responsabilité du transporteur est illimitée s'il a provoqué le dommage tout en ayant conscience de sa négligence grave (par insouciance et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement), ou intentionnellement.

## **2.6 Responsabilité pour les dommages causés aux marchandises** (art. 18 en liaison avec l'art. 22, al. 3)

Le transporteur est tenu de réparer le dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise pendant le transport aérien. Toutefois, il n'est pas responsable lorsque le dommage résulte de la nature ou du vice propre de la marchandise, d'un fait de guerre ou d'un acte souverain de l'autorité. La responsabilité est limitée à la somme de 17 DTS par kg, sauf déclaration d'une valeur plus élevée faite par l'expéditeur au moment de la remise de l'expédition au transporteur et moyennant le paiement d'une éventuelle somme supplémentaire. La limite est également applicable lorsque le transporteur a causé le dommage par négligence grave ou intentionnellement.

Les nouvelles règles sur la responsabilité pour les bagages et les marchandises correspondent quant au fond à celles des Protocoles de Montréal nos 3 et 4.

## **2.7 Responsabilité en cas de retard** (art. 19 en liaison avec l'art. 22)

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises dans la mesure où il ne peut pas prouver qu'il a pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il lui était impossible de les prendre. La responsabilité est limitée aux sommes de 4150 DTS par passager, 1000 DTS pour les bagages et 17 DTS par kg de marchandises. Il n'y a aucune limite de responsabilité si le transporteur a causé le dommage intentionnellement ou par négligence grave.

La limitation à 4150 DTS de la responsabilité en cas de retard est tirée du Protocole de Montréal n° 3 (qui mentionne encore la somme de 62 500 francs or).

## **2.8 Exonération générale de la responsabilité** (art. 20)

Le transporteur peut être exonéré de sa responsabilité dans la mesure où il prouve que la personne lésée ou celle qui demande réparation a causé le dommage. Par souci de clarté, il est précisé que le principe de l'exonération générale de la responsabilité s'applique à toutes les dispositions de la convention en matière de responsabilité.

## **2.9 Révision des limites de responsabilité** (art. 24)

L'art. 24 prévoit la révision périodique des limites de responsabilité afin de tenir compte de la dépréciation des monnaies due à l'inflation. A cette fin, le dépositaire de la convention compare tous les cinq ans les taux de renchérissement des Etats dont les monnaies composent le droit de tirage spécial. Si le taux d'inflation moyen dépasse 10 % depuis la dernière adaptation (ou depuis l'entrée en vigueur de la convention), le dépositaire notifie aux Etats parties à la convention l'augmentation des limites de responsabilité. Toute augmentation prend effet six mois après sa noti-

fication, pour autant qu'une majorité des Etats ne notifie pas sa désapprobation dans les trois mois. Si l'adaptation est refusée, la question est renvoyée à une réunion des Etats parties à la convention. Par ailleurs, un tiers des Etats peut demander une adaptation à condition que le taux d'inflation soit supérieur à 30 % de ce qu'il était à la date de la dernière révision. En approuvant la convention, les Chambres fédérales souscrivent à la procédure prévue pour la révision des limites de responsabilité. Les délais impartis étant très courts, il incombera au Conseil fédéral de décider si la Suisse veut accepter ou refuser une telle augmentation.

## **2.10 Paiements anticipés (art. 28)**

Les personnes victimes d'un accident d'aviation ou leurs ayants droit survivants doivent faire face à des dépenses importantes qui doivent être réglées immédiatement. Or, compte tenu du temps relativement long que prennent les enquêtes visant à déterminer l'importance des dommages, le versement des montants à titre de dédommagement n'intervient en règle générale qu'avec un certain retard, qui peut être considérable. Il ne faut pas perdre de vue non plus qu'un certain temps s'écoule entre l'accident et le versement des autres prestations sociales et d'assurance. Dès lors, pour que les personnes physiques ayant droit à un dédommagement puissent subvenir à leurs besoins économiques immédiats, l'art. 28 prévoit que le droit national peut obliger le transporteur à leur verser des avances. De telles avances ne constituent pas une reconnaissance de responsabilité et elles peuvent être déduites des montants versés ultérieurement par le transporteur à titre de dédommagement. En Suisse, une telle obligation devra être inscrite dans le règlement de transport aérien (RTA; RS 748.411) pour autant qu'une réglementation analogue ne figure pas déjà dans le droit repris par la Suisse sur la base de l'accord avec l'UE.

## **2.11 Les dommages à réparer (art. 29 et 22, al. 6)**

L'art. 29 limite la responsabilité aux dommages effectifs et exclut toute possibilité qui obligerait le transporteur à verser des dommages-intérêts punitifs ou des dommages à un titre autre que la réparation. Cette disposition exclut notamment la condamnation d'un transporteur à verser des dommages-intérêts punitifs (punitive damages) tel que le prévoit la législation des Etats-Unis.

Selon l'art. 22, al. 6, les dépens et autres frais de procès exposés par le demandeur et dépassant les limites de responsabilité peuvent être imposés au transporteur. Cette disposition ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée 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.

## **2.12 Juridiction compétente (art. 33)**

Aux termes de la Convention de Varsovie, l'action en responsabilité civile peut être portée, au choix du demandeur, devant le tribunal:

1. du lieu où le transporteur a son domicile,
2. du lieu où il a le siège principal de son exploitation,
3. du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, ou
4. du lieu de destination.

La nouvelle convention prévoit un cinquième lieu, à savoir le territoire de l'Etat où le passager avait sa résidence principale et permanente au moment de l'accident. Cette cinquième juridiction n'est toutefois ouverte qu'aux actions en responsabilité concernant le dommage résultant de la mort ou d'une lésion corporelle subie par un passager. Il faut en outre que le transporteur concerné effectue lui-même des vols de passagers à destination de ce territoire et y déploie ses activités de transport aérien, ou qu'il confie ce genre de vol et d'activité à un autre transporteur en vertu d'un accord de partage de code.

## **2.13 Arbitrage (art. 34)**

Toute entente préalable visant à soumettre à un tribunal arbitral les différends relatifs à la responsabilité peut être convenue, selon l'art. 34, uniquement pour les dommages intervenus lors du transport de marchandises, mais pas pour les prétentions découlant du transport de passagers ou de bagages. Par contre, l'art. 34 ne s'oppose pas à ce qu'une entente ultérieure permette à un tribunal arbitral de statuer sur les prétentions des passagers.

## **2.14 Délai de recours (art. 35)**

Le délai de deux ans stipulé dans la Convention de Varsovie pour intenter une action en responsabilité contre le transporteur a été repris tel quel dans la nouvelle convention.

## **2.15 Transport aérien effectué par une personne autre que le transporteur contractuel (art. 39 à 48)**

Un chapitre particulier de la convention régleme désormais le cas du transport qui n'est pas effectué par le transporteur contractuel. Il s'agit en l'occurrence des vols en partage de code. Les règles de ce chapitre correspondent quant au fond aux principes de la Convention de Guadalajara.

L'art. 39 établit une différence entre le transporteur contractuel et le «transporteur de fait», c'est-à-dire celui qui effectue effectivement le vol. Est considéré comme transporteur contractuel celui qui conclut un contrat de transport et fait effectuer tout ou partie du transport par un autre transporteur. Est désigné comme transporteur de

fait celui qui effectue le transport en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel.

S'agissant de la responsabilité, les règles ci-après sont applicables:

- Le transporteur contractuel est soumis aux règles de la convention pour la totalité du transport alors que le transporteur de fait ne l'est que pour la partie du transport qu'il effectue (art. 40).
- Les actes ou omissions du transporteur de fait sont réputés être également ceux du transporteur contractuel. A l'inverse, les actes ou omissions du transporteur contractuel sont réputés être également ceux du transporteur de fait; toutefois, celui-ci ne répond que dans les limites de responsabilité stipulées aux art. 21 à 23 (retards, bagages enregistrés, marchandises).
- Les instructions ou protestations peuvent être notifiées à l'un ou l'autre transporteur. Toutefois, les instructions relatives au droit de disposer de la marchandise, tel que prévu à l'art. 12, doivent obligatoirement être notifiées au transporteur contractuel pour avoir l'effet escompté (art. 42).

Toute action en responsabilité relative au transport effectué par le transporteur de fait peut être intentée soit contre ce dernier, soit contre le transporteur contractuel, ou contre l'un et l'autre. Si l'action est intentée contre l'un de ces transporteurs, ledit transporteur pourra exiger de l'autre transporteur qu'il soit partie au procès devant le tribunal saisi (art. 45). Dans ce contexte, il est logique que l'art. 46 introduise une juridiction supplémentaire: en effet, une action peut être intentée également devant le tribunal du lieu où le transporteur de fait est domicilié.

## **2.16 Obligation de contracter une assurance (art. 50)**

L'art. 50 exige des Etats parties à la convention qu'ils introduisent dans leur législation nationale des prescriptions obligeant les transporteurs à contracter des assurances suffisantes pour couvrir la responsabilité qui leur incombe aux termes de la convention. De telles dispositions figurent déjà dans le droit aéronautique suisse (art. 106 et 108 de l'ordonnance du 14 novembre 1973 sur l'aviation<sup>6</sup>). En outre, un transporteur peut être contraint, par l'Etat vers lequel il compte effectuer des vols, à fournir la preuve qu'il dispose d'une assurance suffisante pour couvrir sa responsabilité.

## **2.17 Entrée en vigueur (art. 53)**

La convention est entrée en vigueur le 4 novembre 2003, après le dépôt du trentième instrument de ratification.

<sup>6</sup> RS 748.01

## **2.18 Dénonciation (art. 54)**

La convention peut être dénoncée à tout moment. Une dénonciation prend effet 180 jours après la date à laquelle le dépositaire a reçu la notification.

## **2.19 Relation avec les autres instruments de la Convention de Varsovie (art. 55)**

Conformément à l'art. 55, la Convention de Montréal l'emporte sur toutes les règles des instruments de la Convention de Varsovie. Étant donné qu'il n'y a aucune obligation de dénoncer la Convention de Varsovie ou ses instruments connexes, il est garanti que soit l'une soit l'autre convention est applicable.

## **2.20 Réserves (art. 57)**

Conformément à l'art. 57, une réserve ne peut être admise que dans deux cas. A notre avis, il n'y a aucune nécessité d'en faire usage, vu que les deux possibilités ne concernent pas directement la Suisse. Le cas échéant, notre pays pourrait revenir ultérieurement sur sa position et notifier ses réserves au dépositaire.

## **3 Conséquences**

### **3.1 Conséquences financières et effet sur l'état du personnel**

La ratification de la nouvelle convention n'aura pas de conséquences financières pour la Confédération ni de répercussions sur l'état de son personnel. Dans l'optique de l'entrée en vigueur de la Convention de Montréal, le règlement de transport aérien du 3 octobre 1952 (RTA; RS 748.411) devra être soumis à une révision totale.

### **3.2 Conséquences pour le transport aérien suisse et les passagers**

Pour les compagnies suisses d'aviation, les effets découlant de la ratification devraient être assez limités. En effet, la majorité des nouvelles dispositions sur la responsabilité correspond, d'une part, aux obligations auxquelles les compagnies réunies au sein de l'IATA ont adhéré sur une base volontaire et, de l'autre, aux règles découlant des divers instruments connexes à la Convention de Varsovie, qui sont déjà applicables dans certains domaines. L'unification des règles de droit sur la responsabilité est dans l'intérêt de l'industrie du transport aérien suisse; en contrepartie, les compagnies seront soumises à un seul régime juridique applicable à l'échelle mondiale. En outre, la Convention de Montréal peut être qualifiée de favorable aux consommateurs. En effet, par rapport au régime actuel, elle apporte de nettes améliorations, notamment en ce qui concerne la situation du passager face aux compagnies d'aviation.

En principe, la Convention s'applique uniquement aux vols internationaux. Pour les vols internes, le règlement national de transport aérien devra être adapté, à moins que le règlement n° 2027/97 de l'Union européenne ne soit déjà en vigueur. En premier lieu, il conviendra toutefois d'établir une réglementation équitable pour les vols non commerciaux effectués contre rémunération à l'intérieur de la Suisse, ainsi que pour les vols gratuits qui ne sont pas effectués par une entreprise de transport aérien.

#### **4 Relations avec le droit européen**

L'UE a ratifié la Convention de Montréal le 29 avril 2004. Les dispositions pertinentes de la Convention ont été transposées dans le règlement (CE) n°889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002 modifiant le règlement (CE) n°2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident.

#### **5 Conformité au Programme de législation**

Le projet n'est pas annoncé dans le rapport sur le Programme de législation 2003–2007. A ce jour, 53 Etats, dont la Communauté européenne et les Etats-Unis – soit les principaux partenaires commerciaux de la Suisse –, ont ratifié la Convention. Eu égard à l'importance de cet accord international, la Suisse doit le ratifier dans les plus brefs délais.

#### **6 Constitutionnalité**

D'après l'art. 141, al. 1, let. d, Cst, les traités internationaux sont soumis au référendum facultatif lorsqu'ils ont une durée indéterminée et ne sont pas dénonçables, prévoient l'adhésion à une organisation internationale ou contiennent des dispositions importantes fixant des règles de droit ou dont la mise en œuvre exige l'adoption de lois fédérales. Or, la Convention de Montréal contenant d'importantes dispositions fixant des règles de droit, l'arrêté d'approbation de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international est soumis au référendum facultatif en matière de traités internationaux en vertu de l'art. 141, al. 1, let. d, ch. 3, Cst.

