

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1980-1981

Annexe au procès-verbal de la séance du 2 avril 1981.

PROJET DE LOI

autorisant la ratification de quatre Protocoles portant modification de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international,

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. RAYMOND BARRE,
Premier Ministre.

PAR M. JEAN FRANÇOIS-PONCET,
Ministre des Affaires étrangères.

Renvoyé à la Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une Commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.

EXPOSE DES MOTIFS

La Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie en 1929, constitue actuellement la base du droit international en matière de responsabilité des transporteurs aériens. Cent sept Etats y ont adhéré et beaucoup, dont la France, en ont incorporé les dispositions dans leur législation interne. Il est particulièrement souhaitable, en effet, dans l'intérêt des usagers comme dans celui des transporteurs aériens, que leurs rapports soient régis par des règles uniformes.

Dans ce but, les auteurs de la Convention de Varsovie s'étaient prononcés pour un régime de responsabilité fondé sur la présomption de faute du transporteur, à charge pour ce dernier d'apporter la preuve contraire, ce qui constituait une protection pour les intérêts des usagers. Ils avaient, par ailleurs, fixé un plafond à la responsabilité du transporteur, qui ne devait pas excéder 125 000 F Poincaré par passager, 5 000 F Poincaré pour ses bagages et 250 F Poincaré par kilogramme de marchandise, sauf en cas de dol du transporteur ou de faute de celui-ci considérée comme équivalente au dol par la loi du tribunal saisi.

La Convention de Varsovie édictait également un certain nombre de règles précises concernant les titres de transport : billet de passage, bulletin de bagages, lettre de transport aérien.

Un quart de siècle plus tard, certaines dispositions de la Convention de Varsovie se sont révélées inadaptées à l'évolution du transport aérien. D'autre part, les limites de responsabilité étant établies en francs or et le prix officiel de l'or étant demeuré longtemps stable malgré l'inflation, les passagers victimes d'accidents aériens ou leurs ayants droit ne percevaient plus de compensations correspondant aux réalités économiques. C'est pourquoi une Conférence diplomatique, réunie à La Haye en 1955 sous l'égide de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, décida le doublement des limites de responsabilité du transporteur, en ce qui concerne le transport des passagers. Par ailleurs, la possibilité de dépasser cette limite fut alors limitée au seul cas de la faute

intentionnelle ou téméraire et la documentation fut simplifiée. Quatre-vingt-neuf Etats, dont la France ont, à ce jour, ratifié le Protocole de La Haye amendant la Convention de Varsovie.

Cependant, les Etats-Unis d'Amérique ne l'ont pas ratifié, le nouveau plafond de responsabilité leur paraissant encore nettement insuffisant, compte tenu du niveau de vie américain. C'est pourquoi les compagnies de transport aérien desservant les Etats-Unis ont été invitées, à partir de 1966, à souscrire un engagement dénommé « Accord de Montréal », par lequel elles portent volontairement le plafond à 58 000 dollars par passager (non compris les frais de procès). Il s'ensuit qu'à l'heure actuelle les indemnités versées aux victimes d'accidents aériens diffèrent suivant l'origine ou la destination finale des passagers.

Pour remédier à cet état de choses choquant et parer à la menace, maintes fois proférée par les Etats-Unis, de dénoncer la Convention de Varsovie, le Comité juridique de l'O. A. C. I. a poursuivi ses travaux de revision de la Convention. Ses efforts ont abouti en 1971 à l'élaboration du Protocole de Guatemala, concernant les passagers et les bagages et, en 1975, des quatre Protocoles de Montréal. Trois de ces Protocoles portant les numéros 1 à 3 sont de simples Protocoles additionnels aux textes existants, tandis que le Protocole n° 4 pose des règles nouvelles en matière de transport de marchandises.

Le Protocole de Guatemala, qui ne concerne que le transport des passagers et de leurs bagages, élève très substantiellement le plafond de responsabilité du transporteur qui est porté à 1 500 000 F Poincaré par passager, en cas de mort ou de lésions corporelles, à 62 500 F Poincaré par passager, en cas de retard, et à 1 500 F Poincaré par passager pour les bagages. Ces plafonds sont revisables cinq ans, puis dix ans après l'entrée en vigueur du Protocole.

Le Protocole de Guatemala modifie, en outre, substantiellement la Convention de Varsovie, amendée à La Haye. Au régime de responsabilité fondé sur une présomption non irréfragable de faute, il substitue, sauf pour les dommages résultant du retard, un régime de responsabilité pour risques. Les plafonds qu'il fixe constituent désormais des maximums infranchissables quelles que soient les circonstances invoquées. Enfin, et pour répondre aux préoccupations américaines, il devient loisible aux Etats qui le désirent d'instituer un système d'indemnisation complémentaire de celui prévu par la Convention.

Le Protocole de Montréal n° 4 modifie, lui, les dispositions de la Convention de Varsovie relatives au transport des marchandises. Comme dans le Protocole de Guatemala, le régime de responsabilité des transporteurs est, sauf pour les dommages dus au retard, un régime de responsabilité pour risques, assorti de quatre exceptions :

- 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 des marchandises.

La Conférence diplomatique de Montréal n'a retenu comme exception, ni les troubles civils, ni les catastrophes naturelles de caractère exceptionnel ni les actes d'intervention illicite visés par les Conventions de La Haye de 1970 et de Montréal de 1971.

Par contre, et à la différence du Protocole de Guatemala, le Protocole de Montréal n° 4 ne modifie pas le niveau du plafond qui reste celui de 1929. Cependant, en considération de l'évolution du régime monétaire international, ce plafond est désormais exprimé non plus en francs Poincaré, mais en droits de tirage spéciaux. Une disposition règle le cas des pays qui ne font pas partie du Fonds monétaire international et pour lesquels le plafond pourra continuer à être exprimé en unités de compte se référant au prix de l'or.

Comme dans le Protocole de Guatemala, la limite ainsi fixée est infranchissable. Toutefois, s'agissant du transport de marchandises, la disposition de l'article 22 de la Convention de Varsovie permettant à l'expéditeur de faire une déclaration spéciale d'intérêt à la livraison est maintenue.

La Conférence diplomatique n'a pas admis, en revanche, et malgré les efforts de la délégation française, la possibilité d'une réparation du préjudice subi au-delà de cette limite, en cas de faute intentionnelle du transporteur ou de son préposé, même constatée par un jugement répressif ayant l'autorité de la chose jugée.

Le Protocole n° 4 procède enfin à une simplification de la documentation conforme aux exigences actuelles du commerce. C'est ainsi que désormais :

- l'exemplaire de la lettre de transport qui doit être remis au destinataire n'accompagne plus nécessairement la marchandise ;
- l'envoi de l'avis à l'expéditeur n'est plus obligatoire ;

— l'inobservation des formalités documentaires ne prive plus le transporteur du droit de se prévaloir des limites de responsabilité prévues par la Convention.

En vue de faciliter l'utilisation des ordinateurs, le Protocole n° 4 dispose, par ailleurs, que « l'emploi de tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à exécuter peut se substituer à l'émission de la lettre de transport aérien ». Cette substitution est subordonnée au consentement de l'expéditeur et donne lieu à la délivrance par le transporteur d'un récépissé permettant l'identification de la marchandise et faisant mention :

- des points de départ et de destination ;
- des points d'escale ;
- du poids de la marchandise.

Ce récépissé donne « accès aux indications enregistrées » dans l'ordinateur et fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions de transport qui y figurent, ainsi que du poids et, éventuellement, du nombre de colis, de leurs dimensions et de leur emballage.

Le paragraphe 3 de l'article 15 de la Convention concernant la négociabilité de la lettre de transport aérien a été supprimé. Comme par le passé, les conditions de négociabilité de cette lettre et du récépissé sont donc laissées aux droits nationaux.

La Conférence diplomatique de Montréal a, en outre, adopté le Protocole additionnel n° 3 amendant le Protocole de Guatemala, en ce qui concerne :

- l'unité de compte dans laquelle sont exprimées les limites de responsabilité, en substituant les droits de tirage spéciaux au franc Poincaré ;
- les clauses protocolaires.

Le Protocole de Guatemala, en effet, n'est jamais entré en vigueur. Compte tenu de son article XX, la ratification par les Etats-Unis en est une condition indispensable. Sa ratification par d'autres Etats présentait alors peu d'intérêt, outre les difficultés qu'elle pouvait présenter pour certains.

C'est pourquoi le Protocole n° 3 prévoit que sa ratification emporte adhésion à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1953, à Guatemala en 1971 et par le Protocole n° 3 lui-même. Ce Protocole peut donc être ratifié indépendamment du Protocole de Guatemala et la ratification de ce dernier devient inutile.

Par ailleurs, les clauses de réserve insérées à la demande des Etats-Unis à l'article XI, comme à l'article XXI du Protocole n° 4 permettent aux Etats qui le désirent de ne plus être liés par les dispositions de la Convention de Varsovie et du Protocole de La Haye dans leurs relations avec les Etats parties à Varsovie et à La Haye qui ne ratifieraient pas les Protocoles n° 3 et 4. Le Gouvernement français, pour sa part, n'entend pas user de cette possibilité et désire maintenir un régime conventionnel de responsabilité des transporteurs aériens dans ses relations avec les pays qui ne ratifieraient pas les Protocoles n° 3 et 4. Il peut s'agir de pays socialistes et de certains pays en voie de développement. La plupart des Etats occidentaux, par contre, ont déclaré leur intention de ratifier ces Protocoles, soit dès maintenant, soit aussitôt après leur ratification par les Etats-Unis.

Quant aux Protocoles additionnels n° 1 et 2, ils ont pour seul effet de substituer les droits de tirage spéciaux au franc Poincaré comme unité de compte, pour exprimer les limites de responsabilité fixées respectivement par la Convention de Varsovie de 1929 et le Protocole de La Haye de 1955. Compte tenu du désir du Gouvernement français de ne pas dénoncer les textes antérieurs, lors de la ratification des Protocoles n° 3 et 4, il convient de ratifier également les Protocoles additionnels n° 1 et 2.

Les quatre Protocoles entreront en vigueur, respectivement, le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification.

Enfin, les nouveaux plafonds qui, grâce à leur relèvement sensible en ce qui concerne les passagers, apportent une amélioration au sort de victimes d'accidents aériens seront applicables aux transports intérieurs français par application de l'article L. 322-3 du Code de l'Aviation civile, tel que modifié par la loi du 18 juin 1976.

Telles sont les principales dispositions des quatre Protocoles qui vous sont aujourd'hui soumis en vertu de l'article 53 de la Constitution.

PROJET DE LOI

Le Premier Ministre,
Sur le rapport du Ministre des Affaires étrangères,
Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi autorisant la ratification de quatre Protocoles portant modification de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, délibéré en Conseil des Ministres après avis du Conseil d'Etat, sera présenté au Sénat par le Ministre des Affaires étrangères, qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article premier.

Est autorisée la ratification du 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, fait à Montréal le 25 septembre 1975 et dont le texte est annexé à la présente loi.

Art. 2.

Est autorisée la ratification du 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, fait à Montréal le 25 septembre 1975, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Art. 3.

Est autorisée la ratification du 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, fait à Montréal le 25 septembre 1975, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Art. 4.

Est autorisée la ratification du Protocole additionnel n° 4 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, fait à Montréal le 25 septembre 1975, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 25 mars 1981.

Signé : Raymond BARRE.

Par le Premier Ministre :

Le Ministre des Affaires étrangères,

Signé : Jean FRANÇOIS-PONCET.

ANNEXES



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.

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 I^{er}

Amendements à la Convention.

Article I^{er}.

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.

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; 5 000 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 cent 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 des 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.

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 I^{er} 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 25 septembre 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.

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.

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 I'

Amendements à la Convention.

Article I .

La Convention que les dispositions du présent chapitre modifie 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.

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 limitée 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; 5 000 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 cent 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 I^{er} 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 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 I' 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 25 septembre 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.

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.

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 I

Amendements à la Convention.

Article I.

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 4 150 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 1 000 droits de tirage spéciaux par passager.

2. a) Dans le transport de marchandise, 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'avocats 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 les 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 cent 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 1^{er} 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 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 en 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 I^{er} 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 soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

Fait à Montréal le 25 septembre 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.

PROTOCOLE DE MONTREAL N° 4
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.

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 I^{er}

Amendements à la Convention.

Article I^{er}.

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 (art. 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.

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 de 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), l'alinéa 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 fin au titre de neuf cent 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 tout autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité 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 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 téméairement 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 25 A 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 téméairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement. »

Article XI.

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 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 présente 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 I^{er} 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 les 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 1^{er} 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 du 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'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 25 septembre 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.