

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1223

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI
(MALFATTI)

DI CONCERTO CON IL MINISTRO DI GRAZIA E GIUSTIZIA
(MORLINO)

COL MINISTRO DELLE FINANZE
(REVIGLIO)

E COL MINISTRO DEI TRASPORTI
(PRETI)

Ratifica ed esecuzione dei Protocolli che modificano la Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929 per l'unificazione di talune regole relative al trasporto aereo internazionale, adottati a Guatemala l'8 marzo 1971 ed a Montreal il 25 settembre 1975

Presentato il 3 gennaio 1980

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il Protocollo di Guatemala che modifica la Convenzione di Varsavia per l'unificazione di certe regole relative al trasporto aereo internazionale è stato adottato in data 8 marzo 1971.

I Protocolli di Montreal sono costituiti da 4 documenti, ciascuno dei quali può

formare oggetto di autonoma ratifica. Sono stati adottati a Montreal il 25 settembre 1975.

Le principali innovazioni dei Protocolli di Montreal 1 e 2 consistono nella sostituzione, ai fini della quantificazione dei limiti di responsabilità del vettore, del Franco Oro Poincaré con i Diritti Speciali

di Prelievo (DSP) del Fondo Monetario Internazionale. Ciò elimina la possibilità di influenza del valore di mercato dell'oro sulla conversione dei limiti di responsabilità in monete nazionali.

Il Protocollo di Montreal n. 3 introduce un nuovo regime di responsabilità del vettore aereo per il trasporto di passeggeri e bagagli e il Protocollo di Montreal n. 4 estende tale nuovo regime al trasporto aereo di merce. Anche in questi due Protocolli il Franco Oro è sostituito dai DSP.

Le innovazioni del Protocollo n. 3 sono quelle disposte dal Protocollo di Guatemala solo che i limiti di responsabilità fissati da quest'ultimo in Franchi Oro sono convertiti in DSP. Pertanto le argomentazioni relative al Protocollo n. 3 riguardano nel merito anche il Protocollo di Guatemala.

I Protocolli di Montreal n. 3 e 4, oltre ai vantaggi sopra indicati derivanti dalla sostituzione del Franco Oro con i DSP, introducono il concetto della responsabilità obiettiva per morte o lesioni del passeggero e per perdita o danneggiamento di bagaglio; eliminano la disparità di trattamento per i passeggeri viaggianti stabi-

lendo un limite di responsabilità valido per tutte le Compagnie aeree, limite che ora diventa invalicabile.

Il nuovo regime di responsabilità obiettiva con l'invalicabilità dei limiti di responsabilità consente una più immediata composizione dei reclami essendo stato escluso l'onere per l'utenza di provare la colpa grave del vettore, ne consegue quindi una notevole riduzione di fenomeni contenziosi. Il concetto di colpa continua ad essere un elemento determinante la responsabilità per i soli casi di ritardo passeggeri e bagaglio e per il trasporto delle merci.

Le procedure, sia di emissione biglietti sia di notifica ai passeggeri, e la documentazione contrattuale merci, vengono notevolmente semplificate con i Protocolli n. 3 e 4.

La ratifica dei Protocolli sopra citati costituisce un positivo contributo allo sforzo di aggiornamento della normativa italiana a quella internazionale per far fronte alle sempre maggiori esigenze del trasporto aereo internazionale nello sforzo di una uniformità di disciplina che tuteli l'utente ed offra un quadro di riferimento preciso agli operatori.

DISEGNO DI LEGGE

ART. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare i seguenti Atti internazionali, adottati a Guatemala l'8 marzo 1971 ed a Montreal il 25 settembre 1975:

A) 8 marzo 1971:

Protocollo che modifica la Convenzione per l'unificazione di talune regole relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, modificata dal Protocollo adottato a L'Aja il 28 settembre 1955;

B) 25 settembre 1975:

Protocollo addizionale n. 1 che modifica la Convenzione per l'unificazione di talune regole relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929;

Protocollo addizionale n. 2 che modifica la Convenzione per l'unificazione di talune regole relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, emendata dal Protocollo adottato a L'Aja il 28 settembre 1955;

Protocollo addizionale n. 3 che modifica la Convenzione per l'unificazione di talune regole relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, emendata dal Protocollo adottato a L'Aja il 28 settembre 1955 e dal Protocollo adottato a Guatemala l'8 marzo 1971;

Protocollo di Montreal n. 4 che modifica la Convenzione per l'unificazione di talune regole relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, emendata dal Protocollo adottato a L'Aja il 28 settembre 1955.

ART. 2.

Piena ed intera esecuzione è data ai Protocolli di cui all'articolo precedente a decorrere dalla loro entrata in vigore in conformità, rispettivamente, degli articoli XX, VII, VII, VIII e XVIII dei Protocolli stessi.

P R O T O C O L E**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 SOUSSIGNES

CONSIDERANT qu'il est souhaitable d'amender la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955,

SONT CONVENUS de ce qui suit:

CHAPITRE PREMIER.

AMENDEMENTS A LA CONVENTION*Article premier.*

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

Article II.

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

" Article 3.

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

a) l'indication des points de départ et de destination;

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

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

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

Article III.

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

" Article 4.

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

a) l'indication des points de départ et de destination;

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

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

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

Article IV.

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

" Article 17.

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

n'est pas responsable si la mort ou la lésion corporelle résulte uniquement de l'état de santé du passager.

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

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

Article V.

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

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

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

Article VI.

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

" Article 20.

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

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

Article VII.

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

" Article 21.

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

Article VIII.

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

" Article 22.

1. - a) Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme d'un million cinq cent mille francs pour l'ensemble des demandes présentées, à quelque titre que ce soit, en réparation du dommage subi en conséquence de la mort ou de lésions corporelles d'un passager. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser un million cinq cent mille francs.

b) En cas de retard dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de soixante-deux mille cinq cents francs par passager.

c) Dans le transport des bagages, la responsabilité du transporteur en cas de destruction, perte, avarie ou retard est limitée à la somme de quinze mille francs par passager.

VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

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

b) En cas de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par la même lettre de transport aérien, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

3. - a) Les tribunaux des Hautes Parties Contractantes qui n'ont pas la faculté, en vertu de leur propre loi, d'allouer des frais de procès y compris des honoraires d'avocat auront, dans les instances auxquelles la présente Convention s'applique, le pouvoir d'allouer au demandeur, suivant leur appréciation, tout ou partie des frais de procès, y compris les honoraires d'avocat qu'ils jugent raisonnables.

b) Les frais de procès y compris des honoraires d'avocat ne sont accordés, en vertu de l'alinéa a), que si le demandeur a notifié par écrit au transporteur le montant de la somme réclamée, y compris les détails de calcul de cette somme, et si le transporteur n'a pas, dans un délai de six mois à compter de la réception de cette demande, fait par écrit une offre de règlement d'un montant au moins égal à celui des dommages-intérêts alloués par le tribunal à concurrence de la limite applicable. Ce délai est prorogé jusqu'au jour de l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à l'expiration de ce délai.

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

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

Article IX.

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

" Article 24.

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

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

Article X.

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

" Article 25.

La limite de responsabilité prévue à l'article 22, alinéa 2, ne s'applique pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions".

Article XI.

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

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

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

Article XII.

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

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

Article XIII.

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

"Article 30 A.

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

Article XIV.

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

"Article 35 A.

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

a) en aucun cas il ne doit imposer au transporteur et à ses préposés une responsabilité quelconque s'ajoutant à celle stipulée par la Convention;

b) il ne doit imposer au transporteur aucune charge financière ou administrative autre que la perception dans ledit Etat des contributions des passagers, s'il en est requis;

c) il ne doit donner lieu à aucune discrimination entre les transporteurs en ce qui concerne les passagers intéressés et les avantages que ces derniers peuvent retirer du système doivent leur être accordés quel que soit le transporteur dont ils ont utilisé les services;

d) lorsqu'un passager a contribué au système, toute personne ayant subi des dommages à la suite de la mort ou de lésions corporelles de ce passager pourra prétendre à bénéficier des avantages du système”.

Article XV.

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

” Article 42.

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

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

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

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

CHAPITRE II.

CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION AMENDEE

Article XVI.

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

CHAPITRE III.

DISPOSITIONS PROTOCOLAIRES

Article XVII.

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

Article XVIII.

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

Article XIX.

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

VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

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

3. - Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article XX.

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

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

Article XXI.

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

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

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

Article XXII.

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

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

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

Article XXIII.

1. - Seules les réserves suivantes au présent Protocole pourront être admises:

a) un Etat dont les tribunaux n'ont pas la faculté, en vertu de leur propre loi, d'allouer des frais de procès, y compris des honoraires d'avocat, peut à tout moment déclarer par une notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale que l'alinéa 3 a) de l'article 22 ne s'applique pas à ses tribunaux, et

b) un Etat peut à tout moment déclarer par notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale que la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971* ne s'applique pas au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ledit Etat e dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

2. - Tout Etat qui aura formulé une réserve conformément à l'alinéa précédent pourra à tout moment la retirer par une notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article XXIV.

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

Article XXV.

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

Article XXVI.

Le présent Protocole restera ouvert à la signature de tout Etat mentionné à l'article XVIII au Ministère des Relations extérieures de la République du Guatemala jusqu'au 30 septembre 1971, puis, jusqu'à son entrée en vigueur en vertu de l'article XX, à l'Organisation de l'Aviation civile internationale. Le Gouvernement de la République du Guatemala informera rapidement l'Organisation de l'Aviation civile internationale de toute signature et de la date de celle-ci pendant la période au cours de laquelle le Protocole sera ouvert à la signature au Guatemala.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

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

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 SOUSSIGNES.

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

SONT CONVENUS de ce qui suit:

CHAPITRE PREMIER.

AMENDEMENTS A LA CONVENTION

Article premier.

La Convention que les dispositions du présent chapitre modifient est la Convention de Varsovie 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 transporter envers chaque voyageur est limitée à la somme de 8.300 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 speciale 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 déterminés 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 soixantecinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Ces sommes peuvent être converties dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de cette somme en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause".

CHAPITRE II.

CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION AMENDEE

Article III.

La Convention amendée par le présent Protocole s'applique au transport international défini à l'article premier de la Convention lorsque les points de départ et de destination sont situés soit sur

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

CHAPITRE III.

DISPOSITION 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 par le présent Protocole.

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

Article VII.

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

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

Article VIII.

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

2. - L'adhésion au présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention amendée par le présent Protocole.

3. - L'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne et produira ses effets le quatre-vingt-dixième jour après ce dépôt.

Article IX.

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

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

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

Article X.

Il ne sera admis aucune réserve au présent Protocole.

Article XI.

Le Gouvernement de la République populaire de Pologne informera rapidement tous les Etats parties à la Convention de Varsovie ou à ladite Convention telle qu'amendée, tous les Etats qui signeront le présent Protocole ou y adhéreront, ainsi que l'Organisation de l'Aviation civile internationale, de la date de chaque signa-

ture, de la date du dépôt de chaque instrument de ratification ou d'adhésion, de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ainsi que de tous autres renseignements utiles.

Article XII.

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

Article XIII.

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

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

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

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 SOUSSIGNES.

CONSIDERANT qu'il est souhaitable d'amender la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955,

SONT CONVENUS de ce qui suit:

CHAPITRE PREMIER.

AMENDEMENTS A LA CONVENTION

Article premier.

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

Article II.

L'article 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 cents millièmes de fin. Ces sommes peuvent être converties dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de cette somme en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause".

CHAPITRE II.

CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION AMENDEE

Article III.

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

CHAPITRE III.

DISPOSITIONS PROTOCOLAIRES

Article IV.

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

Article V.

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

Article VI.

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

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

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

Article VII.

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

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

Article VIII.

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

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

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

Article IX.

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

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

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

Article X.

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

Article XI.

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

Article XII.

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

Article XIII.

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

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

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

Protocole additionnel N. 3.

**portant modification de la Convention pour l'unification
de certaines règles relatives au transport aérien international
signée à Varsoie 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 SOUSSIGNES.

CONSIDERANT qu'il est souhaitable d'amender la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955 et par le Protocole fait à Guatemala le 8 mars 1971,

SONT CONVENUS de ce qui suit:

CHAPITRE PREMIER.

AMENDEMENTS A LA CONVENTION

Article premier.

La Convention que les dispositions du présent chapitre modifient est la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 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 marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 17 Droits de Tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

b) En cas de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par la même lettre de transport aérien, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

3. - a) Les tribunaux des Hautes Parties Contractantes qui n'ont pas la faculté, en vertu de leur propre loi, d'allouer des frais de procès y compris des honoraires d'avocat auront, dans les instances auxquelles la présente Convention s'applique, le pouvoir d'allouer au demandeur, suivant leur appréciation, tout ou partie des frais de procès, y compris les honoraires d'avocat qu'ils jugent raisonnables.

b) Les frais de procès y compris des honoraires d'avocat ne sont accordés, en vertu de l'alinéa a), que si le demandeur a notifié par écrit au transporteur le montant de la somme réclamée, y compris les détails de calcul de cette somme, et si le transporteur n'a pas, dans un délai de six mois à compter de la réception de cette demande, fait par écrit une offre de règlement d'un montant au moins égal à celui des dommages-intérêts alloués par le tribunal à concurrence de la limite applicable. Ce délai est prorogé jusqu'au jour de l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à l'expiration de ce délai.

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

4. - Les sommes indiquées en Droits de Tirage spéciaux dans le présent article et à l'article 42 sont considérées comme se rapportant au Droit de Tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur de ces monnaies en Droit de Tirage spécial à la date du jugement. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Partie Contractante qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date du jugement pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Partie Contractante qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cette Haute Partie Contractante.

Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions des alinéas 1 et 2 a) de l'article 22, peuvent au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de 1.500.000 unités monétaires par passager en ce qui concerne d'alinéa 1 a) de l'article 22; 62.500 unités monétaires par passager en ce qui concerne l'alinéa 1 b) de l'article 22; 15.000 unités monétaires par passager en ce qui concerne l'alinéa 1 c) de l'article 22; 250 unités monétaires par kilogramme en ce qui concerne l'alinéa 2 a) de l'article 22. Un Etat qui applique les dispositions de cet alinéa peut aussi déclarer que la somme mentionnée aux alinéas 2 et 3 de l'article 42 est la somme de 187.500 unités monétaires. Cette unité monétaire correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Ces sommes peuvent être converties dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de cette somme en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause".

Article III.

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

"2. - Lors de chacune des conférences mentionnées à l'alinéa 1 du présent article, la limite de responsabilité fixée à l'article 22, alinéa 1 a) en vigueur à la date de réunion de ces conférences ne sera pas augmentée d'un montant supérieur à 12.500 Droits de Tirage spéciaux.

3. - Sous réserve de l'alinéa 2 du présent article, la limite de responsabilité fixée à l'article 22, alinéa 1 a) en vigueur à la date

de réunion de ces conférences sera augmentée de 12.500 Droits de Tirage spéciaux au 31 décembre de la cinquième et de la dixième année suivant la date d'entrée en vigueur du Protocole visé à l'alinéa 1 du présent article, à moins que lesdites conférences n'en aient décidé autrement avant lesdites dates par une majorité des deux tiers des représentants des Parties présentes et votantes".

CHAPITRE II.

CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION AMENDEE

Article IV.

La Convention amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971 ainsi que par le présent Protocole s'applique au transport international défini à l'article premier de la Convention lorsque les points de départ et de 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 de 1975.*

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

Article X.

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

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

3. - Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention de Varsovie par l'une d'elles en vertu de l'article 39 de ladite Convention, ou du Protocole de La Haye en vertu de l'article XXIV dudit Protocole, ou du Protocole de Guatemala en vertu de l'article XXII dudit Protocole, ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel n. 3 de Montréal de 1975.*

Article XI.

1. - Seules les réserves suivantes au présent Protocole pourront être admises:

a) Tout Etat dont les tribunaux n'ont pas la faculté, en vertu de leur propre loi, d'allouer des frais de procès, y compris les honoraires d'avocat, peut à tout moment déclarer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne que l'alinéa 3 a) de l'article 22 ne s'applique pas à ses tribunaux.

b) Tout Etat peut à tout moment déclarer par notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne que la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel n. 3 de Montréal de 1975* ne s'applique pas au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ledit Etat et dont la capacité a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

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

cation 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 l'adhésion, de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ainsi que de tous autres renseignements utiles.

Article XIII.

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

Article XIV.

Le présent Protocole restera ouvert à la signature au siège de l'Organisation de l'Aviation civile internationale jusqu'au 1er 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 vingt-cinquième jour du mois de septembre de l'année 1975, en quatre textes authentiques rédigés dans les langues français, 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 SOUSSIGNES.

CONSIDERANT qu'il est souhaitable d'amender la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955,

SONT CONVENUS de ce qui suit:

CHAPITRE PREMIER.

AMENDEMENTS A LA CONVENTION

Article premier.

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

Article II.

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

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

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

Article III.

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

*"Section III. - Documentation relative aux marchandises**Article 5.*

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

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

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

Article 6.

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

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

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

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

Article 7.

Lorsqu'il y a plusieurs colis:

a) le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien distinctes;

b) l'expéditeur a le droit de demander au transporteur la remise de récépissés distincts, lorsque les autres moyens visés à l'alinéa 2 de l'article 5 sont utilisés.

Article 8.

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

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

Article 9.

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

Article 10.

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

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

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

Article 11.

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

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

Article 12.

1. - L'expéditeur a le droit, sous la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aérodrome de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire initialement désigné, soit en demandant son retour à l'aérodrome de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.

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

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

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

Article 13.

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

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

3. - Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle

VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

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. - La 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 dommages 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 le 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 1 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 au titre de neuf cents millièmes de fin. Cette somme peut être convertie dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de cette somme en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause".

Article VIII.

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

" Article 24.

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

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

Article IX.

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

" Article 25.

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

Article X.

L'alinéa 3 de l'article 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 témérement 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 AMENDEE

Article XIV.

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

CHAPITRE III.

DISPOSITIONS PROTOCOLAIRES

Article XV.

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

Article XVI.

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

Article XVII.

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

2. - La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en

1955 emporte adhésion à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n. 4 de Montréal de 1975.*

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

Article XVIII.

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

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

Article XIX.

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

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

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

Article XX.

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

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

3. - Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention de Varsovie par l'une d'elles en vertu de l'article 39 de ladite Convention ou du Protocole de la Haye en vertu de

l'article XXIV dudit Protocole ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n. 4 de Montréal de 1975*.

Article XXI.

1. - Seules les réserves suivantes au présent Protocole pourront être admises:

a) Tout Etat peut à tout moment déclarer par notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne que la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n. 4 de Montréal de 1975* ne s'applique pas au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ledit Etat et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

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

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

Article XXII.

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

Article XXIII.

Entre les Parties au présent Protocole qui sont également Parties à la Convention, complémentaire à la Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur

contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (ci-après dénommée "Convention de Guadalajara"), toute référence à la "Convention de Varsovie" contenue dans la Convention de Guadalajara s'applique à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n. 4 de Montréal de 1975*, dans le cas où le transport effectué en vertu du contrat mentionné au paragraphe *b*) de l'article premier de la Convention de Guadalajara est régi par le présent Protocole.

Article XXIV.

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

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

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

Article XXV.

Le présent Protocole restera ouvert à la signature au siège de l'Organisation de l'Aviation civile internationale jusqu'au 1er 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 vingt-cinquième jour du mois de septembre de l'année 1975, en quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 avait été rédigée, fera foi.

Traduzione non ufficiale

N.B. - *I testi facenti fede sono unicamente quelli indicati nei Protocolli, fra cui il testo in lingua francese, qui sopra riportato.*

P R O T O C O L L O

che modifica la Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929 emendata con il Protocollo adottato all'Aja il 28 settembre 1955.

I GOVERNI SOTTOSCRITTI:

CONSIDERANDO che è auspicabile emendare la Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, emendata con il Protocollo adottato all'Aja il 28 settembre 1955,

HANNO CONVENUTO quanto segue:

CAPITOLO PRIMO.

EMENDAMENTI ALLA CONVENZIONE

Articolo primo.

La Convenzione modificata dalle disposizioni del presente Capitolo è la Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955.

Articolo II.

L'articolo 3 della Convenzione è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

" Articolo 3.

1. - In occasione del trasporto di passeggeri, deve essere consegnato un titolo di trasporto individuale o collettivo contenente:

a) l'indicazione dei punti di partenza e di destinazione;

b) se i punti di partenza e di destinazione sono situati sul territorio di una medesima Alta Parte contraente e se sono previsti uno o più scali sul territorio di un altro Stato, l'indicazione di uno di tali scali.

2. - L'impiego di qualsiasi altra modalità che attesti le indicazioni di cui al comma 1, a) e b), può sostituirsi alla consegna del titolo di trasporto menzionato al suddetto comma.

3. - L'inosservanza delle disposizioni del comma precedente non pregiudica l'esistenza né la validità del contratto di trasporto che sarà nondimeno soggetto alle norme della presente Convenzione, ivi comprese quelle concernenti la limitazione di responsabilità".

Articolo III.

L'articolo 4 della Convenzione viene soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

" Articolo 4.

1. - Per il trasporto di bagagli registrati, dovrà essere rilasciata una bolla dei bagagli che, nel caso non sia unita ad un titolo di trasporto conforme alle disposizioni dell'articolo 3, comma 1°, o non sia inclusa in detto titolo di trasporto, dovrà contenere:

a) l'indicazione dei punti di partenza e di destinazione;

b) se i punti di partenza e di destinazione sono situati sul territorio di una stessa Alta Parte contraente e se sono previsti uno o più scali sul territorio di un altro Stato, l'indicazione di uno di detti scali.

2. - L'impiego di qualsiasi altra modalità che attesti le indicazioni di cui al comma 1, a) e b) può sostituirsi al rilascio della bolla dei bagagli menzionata al suddetto comma.

3. - L'inosservanza delle disposizioni del comma precedente non pregiudica l'esistenza né la validità del contratto di trasporto che sarà nondimeno soggetto alle norme della presente Convenzione, ivi incluse quelle riguardanti la limitazione delle responsabilità".

Articolo IV.

L'articolo 17 della Convenzione è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

1. - Il trasportatore è responsabile del danno verificatosi in caso di morte o di qualsiasi lesione subita da un passeggero, per il motivo stesso che il fatto che ha causato la morte o la lesione si è prodotto a bordo dell'aeromobile o nel corso di qualsiasi operazione di imbarco o di sbarco. Tuttavia, il trasportatore non è responsabile se la morte o la lesione sono derivati unicamente dallo stato di salute del passeggero.

2. - Il trasportatore è responsabile del danno verificatosi in caso di distruzione, perdita o deterioramento dei bagagli, per il motivo stesso che il fatto all'origine della distruzione, della perdita o del deterioramento si è prodotto a bordo dell'aeromobile nel corso di qualsiasi operazione di imbarco o di sbarco oppure nel corso di qualsiasi periodo durante il quale il trasportatore aveva in custodia i bagagli. Tuttavia il trasportatore non è responsabile se il danno deriva unicamente dalla natura dei bagagli o da difetto loro proprio.

3. - Con riserva di disposizioni contrarie, nella presente Convenzione il termine « bagagli » indica sia i bagagli registrati che gli oggetti trasportati dal passeggero".

Articolo V.

All'articolo 18 della Convenzione, i commi 1 e 2 sono soppressi e sostituiti dalle seguenti disposizioni:

"1. - Il trasportatore è responsabile del danno verificatosi in caso di distruzione, perdita o deterioramento delle merci allorché il fatto che ha causato il danno si è prodotto durante il trasporto aereo.

2. - Il trasporto aereo, ai sensi del comma precedente, comprende il periodo durante il quale le merci si trovano sotto la custodia del trasportatore, sia in aerodromo che a bordo di un aeromobile, in caso di atterraggio fuori da un aerodromo, o in un luogo qualsiasi".

Articolo VI.

L'articolo 20 della Convenzione è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

" Articolo 20.

1. - Nel trasporto di passeggeri e di bagagli il trasportatore non è responsabile dei danni derivanti da un ritardo se dimostra che egli stesso e i suoi dipendenti avevano adottato tutte le misure necessarie per evitare il danno oppure che era loro impossibile adottarle.

2. - Nel trasporto di merci, il trasportatore non è responsabile dei danni prodottisi in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo ove dimostri che egli stesso e i suoi incaricati avevano adottato tutte le misure atte ad evitare il danno oppure che era loro impossibile adottarle".

Articolo VII.

L'articolo 21 della Convenzione è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

" Articolo 21.

Nel caso in cui dimostri la responsabilità nel provocare il danno o nel contribuirvi, della persona che chiede il risarcimento, il trasportatore è esonerato in tutto o in parte dalle proprie responsabilità nei confronti di tale persona, nella misura in cui la detta responsabilità ha causato il danno o vi ha contribuito. Allorché una richiesta di risarcimento viene presentata da una persona diversa dal passeggero, a causa della morte o di una lesione subita da quest'ultimo, il trasportatore è ugualmente esonerato in tutto o in parte dalle sue responsabilità nella misura in cui egli dimostri la responsabilità di tale passeggero nel provocare il danno o nel contribuirvi".

Articolo VIII.

L'articolo 22 della Convenzione è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

" Articolo 22.

1. - a) Nel trasporto delle persone la responsabilità del trasportatore è limitata alla somma di un milione e cinquecentomila fran-

chi per l'insieme delle richieste presentate a qualsiasi titolo per il risarcimento del danno subito in conseguenza della morte o di lesioni di un passeggero. Nel caso in cui, in base alla legge del tribunale incaricato, l'indennizzo possa essere fissato sotto forma di rendita, il capitale di rendita non può superare la cifra di un milione cinquecentomila franchi.

b) In caso di ritardo nel trasporto di persone, la responsabilità del trasportatore è limitata alla somma di sessantaduemila e cinquecento franchi per passeggero.

c) Nel trasporto di bagagli, la responsabilità del trasportatore in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo è limitata alla somma di quindicimila franchi per passeggero.

2. - a) Nel trasporto di merci, la responsabilità del trasportatore è limitata alla somma di duecentocinquanta franchi per chilogrammo, a meno che non sia stata fatta dal mittente una dichiarazione speciale di interesse alla consegna al momento della rimessa dei colli al trasportatore e dietro eventuale pagamento di una tassa supplementare. In questo caso, il trasportatore sarà tenuto a pagare fino alla concorrenza della somma dichiarata, a meno che non dimostri che essa è superiore all'interesse reale del mittente alla consegna.

b) In caso di perdita, deterioramento o ritardo di una parte delle merci o di qualsiasi oggetto ivi contenuto, soltanto il peso totale del o dei colli di cui trattasi è preso in considerazione per determinare il limite di responsabilità del trasportatore. Tuttavia allorché la perdita, il deterioramento o il ritardo di una parte delle merci o di un oggetto in esse contenuto, pregiudica il valore di altri colli coperti dalla stessa lettera di trasporto aereo, occorre prendere in considerazione il peso totale di tali colli per determinare il limite di responsabilità.

3. - a) I tribunali delle Alte Parti contraenti che non abbiano la facoltà, in virtù di una propria legge, di stanziare fondi per le spese processuali, ivi inclusi gli onorari degli avvocati, avranno, nelle istanze cui si applica la presente Convenzione, il potere di rifondere all'attore, a loro discrezione, per intero o in parte le spese processuali, ivi inclusi gli onorari d'avvocato che essi giudichino ragionevoli.

b) Il pagamento delle spese processuali, ivi inclusi gli onorari d'avvocato viene accordato, in virtù del comma a), solo se l'attore ha notificato per iscritto al trasportatore l'ammontare della somma richiesta, ivi incluso il calcolo dettagliato di tale somma, e se il trasportatore nel termine di sei mesi a decorrere dalla data di ricezione di tale richiesta, non ha inoltrato una offerta scritta di regolamento per un ammontare pari almeno a quello dei danni-interessi concessi dal tribunale a concorrenza del limite applicabile. Tale termine è prorogato fino al giorno della presentazione dell'istanza se questa è posteriore alla scadenza di tale termine.

c) Le spese processuali ivi inclusi gli onorari d'avvocato non vengono prese in considerazione ai fini dell'applicazione dei limiti previsti dal presente articolo.

4. - Le somme indicate in franchi nel presente articolo e allo articolo 42 sono considerate come riferentisi ad una unità monetaria costituita da sessantacinque milligrammi e mezzo di oro al titolo di novecento millesimi di fino. Tali somme possono essere convertite in qualsiasi moneta nazionale in cifre tonde. La conversione di tali somme in monete nazionali diverse dalle monete-oro sarà effettuata nel caso di istanza giudiziaria secondo il valore-oro di tali monete alla data della sentenza".

Articolo IX.

L'articolo 24 della Convenzione è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

" Articolo 24.

1. - Nel trasporto delle merci, ogni azione di responsabilità, a qualsiasi titolo, può essere esercitata solo alle condizioni e nei limiti previsti dalla presente Convenzione.

2. - Nel trasporto dei passeggeri e dei bagagli, ogni azione di responsabilità intentata a qualsiasi titolo, o in virtù della presente Convenzione, o in ragione di un contratto o di un atto illecito o per qualsiasi altra causa, può essere esercitata solo alle condizioni e nei limiti previsti dalla presente Convenzione, senza pregiudizio per la determinazione delle persone che hanno il diritto di agire in giudizio e per i loro rispettivi diritti. Tali limiti di responsabilità costituiscono un massimo e sono invalicabili, quali che siano le circostanze che si trovano all'origine della responsabilità.

Articolo X.

L'articolo 25 della Convenzione è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

" Articolo 25.

Il limite di responsabilità previsto dall'articolo 22, comma 2, non si applica se è dimostrato che il danno deriva da un atto o da una omissione del trasportatore o dei suoi dipendenti, compiuti sia con l'intenzione di provocare un danno, sia temerariamente e con la consapevolezza che probabilmente ne deriverà un

danno, purché, nel caso di un atto o di una omissione di dipendenti, venga anche fornita la prova che costoro hanno agito nell'esercizio delle loro funzioni".

Articolo XI.

I commi 1 e 3 dell'articolo 25 A della Convenzione sono soppressi e sostituiti dalle seguenti disposizioni:

"1. - Se un'azione viene intentata contro un dipendente del trasportatore a seguito di un danno previsto dalla Convenzione, tale dipendente, ove dimostri di aver agito nell'esercizio delle sue funzioni, potrà avvalersi dei limiti di responsabilità invocabili dal trasportatore in virtù della presente Convenzione.

3. - Le disposizioni dei commi 1 e 2 del presente articolo non si applicano al trasporto di merci se viene dimostrato che il danno deriva da un atto o da una omissione del dipendente commessi o con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente o con la consapevolezza che probabilmente ne deriverà un danno".

Articolo XII.

All'articolo 28 della Convenzione, l'attuale comma 2 diventa comma 3 e al suo posto viene inserito il seguente comma 2:

"2. - Per quanto riguarda il danno derivante dalla morte, da una lesione o dal ritardo subito da un passeggero nonché dalla distruzione, perdita, danneggiamento o ritardo dei bagagli, l'azione di responsabilità può essere intentata davanti ad uno dei tribunali indicati al 1° comma del presente articolo, o, sul territorio di un'Alta Parte contraente, davanti al tribunale nella cui giurisdizione il trasportatore possiede una impresa, se il passeggero ha il proprio domicilio o la propria residenza permanente sul territorio della medesima Alta Parte contraente".

Articolo XIII.

Dopo l'articolo 30 della Convenzione viene inserito il seguente articolo:

"Articolo 30 A.

La presente Convenzione non pregiudica in alcun modo l'azione volta ad accertare se la persona considerata responsabile in virtù delle sue disposizioni abbia in atto un ricorso contro qualsiasi altra persona".

Articolo XIV.

Dopo l'articolo 35 della Convenzione viene inserito il seguente articolo:

" Articolo 35 A.

1. - Nulla nella presente Convenzione vieta l'istituzione da parte di uno Stato e l'applicazione sul suo territorio di un sistema di indennizzo complementare a quello previsto dalla presente Convenzione a favore degli attori in caso di morte o di lesioni di un passeggero.

Tale sistema deve soddisfare le seguenti condizioni:

a) in nessun caso esso deve attribuire al trasportatore e ai suoi dipendenti una qualsiasi altra responsabilità che si aggiunga a quella attribuita loro sulla base della Convenzione;

b) esso non deve imporre al trasportatore nessun onere finanziario o amministrativo diverso dalla esazione nel detto Stato dei contributi dei passeggeri, se ne viene richiesto;

c) esso non deve dare luogo ad alcuna discriminazione fra i trasportatori per quanto riguarda i passeggeri interessati; i vantaggi che questi ultimi possono trarre dal sistema debbono essere loro concessi da qualsiasi trasportatore di cui essi utilizzino i servizi;

d) allorché un passeggero ha contribuito a tale sistema, ogni persona che subisca danni a seguito della morte o di lesioni di detto passeggero potrà pretendere di beneficiare dei vantaggi del sistema".

Articolo XV.

Dopo l'articolo 41 della Convenzione, è inserito il seguente articolo:

" Articolo 42.

1. - Senza pregiudizio delle disposizioni dell'articolo 41, durante il quinto e il decimo anno successivi alla data di entrata in vigore del suddetto Protocollo, saranno convocate conferenze delle Parti del Protocollo di Guatemala dell'8 marzo 1971 allo scopo di riesaminare il limite fissato dall'articolo 22, comma 1 a) della Convenzione emendata dal suddetto Protocollo.

2. - In occasione di ognuna delle conferenze menzionate al comma 1° del presente articolo, il limite di responsabilità fissato dall'articolo 22, comma 1 a) in vigore alla data di riunione di tali conferenze non dovrà essere aumentato di una somma superiore a centoottantasettemilacinquecento franchi.

3. - Fatto salvo il comma 2 del presente articolo, il limite di responsabilità fissato dall'articolo 22, comma 1 *a*) in vigore alla data di riunione di tali conferenze sarà aumentato di centottanta-settemilacinquecento franchi al 31 dicembre del quinto e del decimo anno successivi all'entrata in vigore del protocollo di cui al comma 1° del presente articolo, a meno che tali conferenze non abbiano deciso diversamente prima delle suddette date con una maggioranza dei due terzi dei rappresentanti delle Parti presenti e votanti.

4. - Il limite applicabile sarà quello che, conformemente alle disposizioni dei commi precedenti, era in vigore alla data in cui è intervenuto il fatto che ha causato la morte o la lesione del passeggero ”.

CAPITOLO II.

CAMPO DI APPLICAZIONE DELLA CONVENZIONE EMENDATA

Articolo XVI.

La Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e dal presente Protocollo, si applica al trasporto internazionale definito dall'articolo primo della Convenzione allorché i punti di partenza e di destinazione sono situati tanto sul territorio di due Stati parti del presente Protocollo quanto sul territorio di un solo Stato parte del presente Protocollo se è previsto uno scalo sul territorio di un altro Stato.

CAPITOLO III.

DISPOSIZIONI PROTOCOLLARI

Articolo XVII.

Tra le Parti del presente Protocollo, la Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e il presente Protocollo saranno considerati ed interpretati come un solo ed unico strumento e saranno denominati Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 ed a Guatemala nel 1971.

Articolo XVIII.

Fino alla sua data di entrata in vigore conformemente alle disposizioni dell'articolo XX, il presente Protocollo resterà aperto alla firma di ogni Stato membro dell'Organizzazione delle Nazioni Unite o di una istituzione specializzata e dell'Agenzia internazionale per l'Energia atomica o Parte dello Statuto della Corte internazionale di Giustizia e di ogni altro Stato invitato a divenire parte del presente Protocollo dall'Assemblea generale della Organizzazione delle Nazioni Unite.

Articolo XIX.

1. - Il presente Protocollo sarà soggetto alla ratifica degli Stati firmatari.

2. - La ratifica del presente Protocollo da parte di uno Stato che non sia parte della Convenzione di Varsavia o della Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 comporta l'adesione alla Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e a Guatemala nel 1971.

3. - Gli strumenti di ratifica saranno depositati presso l'Organizzazione dell'Aviazione civile internazionale.

Articolo XX.

1. - Il presente Protocollo entrerà in vigore il novantesimo giorno dopo il deposito del trentesimo strumento di ratifica, a condizione tuttavia che il traffico internazionale regolare cumulativo - espresso in passeggeri-chilometri, e quale risulta dalle statistiche pubblicate per l'anno 1970 dalla Organizzazione dell'Aviazione civile internazionale - delle compagnie aeree di cinque Stati che abbiano ratificato il presente Protocollo, rappresenti almeno il 40 per cento del traffico aereo internazionale regolare totale delle compagnie aeree dei Paesi membri dell'Organizzazione della Aviazione civile internazionale registrato nel corso di quello stesso anno. Se, al momento del deposito del trentesimo strumento di ratifica, tale condizione non è soddisfatta, il Protocollo non entrerà in vigore se non al novantesimo giorno successivo a tale adempimento. Nei confronti di ogni Stato che lo ratificherà dopo il deposito dell'ultimo strumento di ratifica necessario alla sua entrata in vigore, il presente Protocollo entrerà in vigore il novantesimo giorno successivo al deposito del suo strumento di ratifica.

2. - Dal momento della sua entrata in vigore, il presente Protocollo sarà registrato presso l'Organizzazione delle Nazioni Unite dalla Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile.

Articolo XXI.

1. - Dopo la sua entrata in vigore, il presente Protocollo resterà aperto all'adesione di ogni Stato di cui all'articolo XVIII.

2. - L'adesione al presente Protocollo da parte di uno Stato che non sia parte della Convenzione di Varsavia o della Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 comporta adesione alla Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e a Guatemala nel 1971.

3. - Gli strumenti di adesione saranno depositati presso l'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile e produrranno i loro effetti il novantesimo giorno successivo alla data del loro deposito.

Articolo XXII.

1. - Ogni Parte del presente Protocollo potrà denunciarlo mediante notifica inoltrata all'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile.

2. - La denuncia produrrà i suoi effetti sei mesi dopo la data di ricezione da parte dell'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile della notifica della denuncia.

3. - Tra le Parti del presente Protocollo, la denuncia della Convenzione di Varsavia da parte di una di esse in virtù dell'articolo 39 della suddetta Convenzione o del Protocollo dell'Aja in virtù dell'articolo XXIV del suddetto Protocollo non deve essere interpretata come una denuncia della Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e a Guatemala nel 1971.

Articolo XXIII.

1. - Al presente Protocollo potranno essere ammesse soltanto le seguenti riserve:

a) uno Stato i cui tribunali non abbiano la facoltà, in virtù di una propria legge, di stanziare fondi per le spese processuali, ivi inclusi gli onorari degli avvocati, può dichiarare in qualsiasi momento, mediante una notifica inoltrata all'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile che il comma 3 a) dell'articolo 22 non si applica ai suoi tribunali, e

b) uno Stato può dichiarare in qualsiasi momento mediante notifica inoltrata all'Organizzazione internazionale della Aviazione civile che la Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e a Guatemala nel 1971 non si applica al trasporto di persone, bagagli e merci effettuate per le proprie autorità militari a bordo di aeromobili immatricolati nel suddetto Stato e la cui intera capacità sia stata riservata da tali autorità o per conto di queste.

2. - Ogni Stato che abbia formulato una riserva conformemente al comma precedente potrà ritirarla in qualsiasi momento mediante notifica all'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile.

Articolo XXIV.

L'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile comunicherà sollecitamente a tutti gli Stati che firmeranno il presente Protocollo o che vi aderiranno, la data di ogni firma, la data del deposito di ogni strumento di ratifica o di adesione, la data di entrata in vigore del presente Protocollo nonché tutte le altre informazioni utili.

Articolo XXV.

Tra le Parti del presente Protocollo che siano anche Parti della Convenzione complementare alla Convenzione di Varsavia per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale effettuato da una persona diversa dal trasportatore contrattuale, firmata a Guadalajara il 18 settembre 1961 (qui appresso indicata come Convenzione di Guadalajara), ogni riferimento alla « Convenzione di Varsavia » contenuta nella Convenzione di Guadalajara si applica alla Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e a Guatemala nel 1971, nel caso in cui il trasporto effettuato in virtù del contratto di cui al paragrafo *b)* dell'articolo primo della Convenzione di Guadalajara sia regolato dal presente Protocollo.

Articolo XXVI.

Il presente Protocollo resterà aperto alla firma di ogni Stato di cui all'articolo XVIII presso il Ministero delle Relazioni con l'estero della Repubblica del Guatemala fino al 30 settembre 1971, e successivamente, fino alla sua entrata in vigore in virtù dell'articolo XX, presso l'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile.

Il Governo della Repubblica del Guatemala informerà con sollecitudine l'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile di ogni firma e della data di questa durante il periodo nel corso del quale il Protocollo resterà aperto alla firma in Guatemala.

IN FEDE DI CHE i Plenipotenziari sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente Protocollo.

FATTO a Guatemala il giorno 8 del mese di marzo dell'anno 1971, in tre testi autentici redatti nelle lingue francese, inglese e spagnola. L'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile redigerà un testo autentico del presente Protocollo in lingua russa.

In caso di divergenze farà fede il testo in francese, lingua in cui era stata redatta la Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929.

PROTOCOLLO AGGIUNTIVO N. 1.

**che modifica la Convenzione per l'unificazione
di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale
firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929.**

I GOVERNI SOTTOSCRITTI:

CONSIDERANDO che è auspicabile emendare la Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929,

HANNO CONVENUTO quanto segue:

CAPITOLO PRIMO.

EMENDAMENTI ALLA CONVENZIONE

Articolo primo.

La Convenzione modificata dalle disposizioni del presente capitolo è la Convenzione di Varsavia del 1929.

Articolo II.

L'articolo 22 della Convenzione è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

" Articolo 22.

1. - In occasione del trasporto di persone, la responsabilità del trasportatore nei confronti di ciascun passeggero è limitata alla somma di 8.300 Diritti speciali di Prelievo. Nel caso in cui,

secondo la legge del tribunale investito, l'indennità possa essere fissata sotto forma di rendita, il capitale di rendita non può superare tale limite. Tuttavia, mediante una convenzione speciale con il trasportatore, il viaggiatore potrà fissare un limite di responsabilità più elevato.

2. - In occasione del trasporto di bagagli registrati e di merci, la responsabilità del trasportatore sarà limitata alla somma di 17 Diritti di Prelievo speciali per chilogrammo, salvo dichiarazione speciale di interesse alla consegna fatta dal mittente al momento della rimessa dei colli al trasportatore e con l'eventuale pagamento di una tassa supplementare. In tal caso, il trasportatore sarà tenuto a pagare fino alla concorrenza della somma dichiarata, a meno che non dimostri che essa è superiore all'interesse reale del mittente alla consegna.

3. - Per quanto riguarda gli oggetti rimasti in custodia al passeggero, la responsabilità del trasportatore si limita a 332 Diritti speciali di Prelievo per ciascun passeggero.

4. - Le somme indicate nel presente articolo come Diritti speciali di Prelievo sono valutate in relazione al Diritto speciale di Prelievo così come esso viene definito dal Fondo monetario internazionale. In caso di istanza giudiziaria si effettuerà la conversione di tali somme in valute nazionali sulla base del valore espresso in Diritti speciali di Prelievo di tali valute alla data della sentenza. Il valore in Diritti speciali di Prelievo di una valuta nazionale di un'Alta Parte contraente che sia membro del Fondo monetario internazionale, viene calcolato secondo il criterio di valutazione applicato alla data della sentenza dal Fondo monetario internazionale per le proprie operazioni e transazioni. Il valore in Diritti speciali di Prelievo di una moneta nazionale di un'Alta Parte contraente che non sia membro del Fondo monetario internazionale viene calcolato nel modo indicato da tale Alta Parte contraente. Tuttavia, gli Stati che non siano membri del Fondo monetario internazionale e la cui legislazione non consenta di applicare le disposizioni dei commi 1, 2 e 3 dell'articolo 22, al momento della ratifica o dell'adesione o in qualsiasi altro momento successivo, possono dichiarare che il limite di responsabilità del trasportatore nei procedimenti giudiziari sul proprio territorio è fissato nel valore di 125.000 unità monetarie per ciascun passeggero in relazione al comma 1 dell'articolo 22; in 250 unità monetarie per chilogrammo in relazione al comma 2 dell'articolo 22 e in 5.000 unità monetarie per passeggero in relazione al comma 3 dell'articolo 22. Tale unità monetaria equivale a sessantacinque milligrammi e mezzo di oro al titolo di novecento millesimi di fino. Tali somme possono essere convertite in cifra tonda nella moneta nazionale interessata. La conversione di tale somma in moneta nazionale si effettuerà in conformità della legislazione dello Stato in questione”.

CAPITOLO II.

CAMPO DI APPLICAZIONE DELLA CONVENZIONE EMENDATA

Articolo III.

La Convenzione modificata dal presente Protocollo si applica al trasporto internazionale definito dall'articolo primo della Convenzione sia che i punti di partenza e di destinazione siano situati sul territorio di due Stati parti del presente Protocollo, sia che tali punti si trovino sul territorio di un solo Stato parte del presente Protocollo, se è previsto uno scalo sul territorio di un altro Stato.

CAPITOLO III.

DISPOSIZIONI PROTOCOLLARI

Articolo IV.

La Convenzione e il Protocollo saranno considerati e interpretati, tra le Parti al presente Protocollo, come un unico e medesimo strumento e saranno denominati Convenzione di Varsavia modificata dal Protocollo aggiuntivo n. 1 di Montreal del 1975.

Articolo V.

Il presente Protocollo resterà aperto alla firma di tutti gli Stati fino alla data della sua entrata in vigore, in conformità delle disposizioni dell'articolo VII.

Articolo VI.

1. - Il presente Protocollo sarà soggetto a ratifica da parte degli Stati firmatari.

2. - La ratifica del presente Protocollo da parte di uno Stato che non sia parte della Convenzione comporta l'adesione alla Convenzione modificata dal presente Protocollo.

3. - Gli strumenti di ratifica saranno depositati presso il Governo della Repubblica Popolare di Polonia.

Articolo VII.

1. - Quando il presente Protocollo avrà raccolto le ratifiche di trenta Stati firmatari esso entrerà in vigore tra questi Stati il novantesimo giorno successivo al deposito del trentesimo strumento di ratifica. Nei confronti di ogni Stato che lo ratificherà successivamente, esso entrerà in vigore il novantesimo giorno successivo al deposito dello strumento di ratifica di tale Stato.

2. - Al momento della sua entrata in vigore, il presente Protocollo sarà registrato presso l'Organizzazione delle Nazioni Unite dal Governo della Repubblica Popolare di Polonia.

Articolo VIII.

1. - Successivamente alla sua entrata in vigore il presente Protocollo sarà aperto all'adesione di ogni Stato non firmatario.

2. - L'adesione al presente Protocollo da parte di uno Stato che non sia parte della Convenzione comporta l'adesione alla Convenzione modificata dal presente Protocollo.

3. - L'adesione sarà effettuata mediante il deposito di uno strumento di adesione presso il Governo della Repubblica Popolare di Polonia e produrrà i suoi effetti il novantesimo giorno successivo a tale deposito.

Articolo IX.

1. - Ogni Parte del presente Protocollo potrà denunciarlo mediante una notifica inoltrata al Governo della Repubblica Popolare di Polonia.

2. - La denuncia avrà efficacia sei mesi dopo la data di ricezione, da parte del Governo della Repubblica Popolare di Polonia, della notifica di denuncia.

3. - Tra le Parti del presente Protocollo, la denuncia della Convenzione da parte di una di esse in virtù dell'articolo 39 non deve essere interpretata come una denuncia della Convenzione emendata dal presente Protocollo.

Articolo X.

Non sarà ammessa alcuna riserva al presente Protocollo.

Articolo XI.

Il Governo della Repubblica Popolare di Polonia comunicherà sollecitamente a tutti gli Stati parti della Convenzione di Varsavia o della suddetta Convenzione emendata, a tutti gli Stati che firmeranno o aderiranno al presente Protocollo, nonché all'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile, data di firma, data del deposito di ogni strumento di ratifica o di adesione, data di entrata in vigore del presente Protocollo nonché ogni altra informazione utile.

Articolo XII.

Tra le Parti del presente Protocollo che siano anche Parti della Convenzione, complementare alla Convenzione di Varsavia per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale effettuato da persona diversa dal trasportatore contrattuale, firmata a Guadalajara il 18 settembre 1961 (qui appresso denominata « Convenzione di Guadalajara ») qualsiasi riferimento alla « Convenzione di Varsavia » contenuto nella Convenzione di Guadalajara si applica alla *Convenzione di Varsavia modificata dal Protocollo aggiuntivo n. 1 di Montreal del 1975*, nel caso in cui il trasporto effettuato in virtù del contratto menzionato al paragrafo *b)* dell'articolo primo della Convenzione di Guadalajara sia regolato dal presente Protocollo.

Articolo XIII.

Sino al 1° gennaio 1976, il presente Protocollo resterà aperto alla firma presso la sede dell'Organizzazione internazionale della Aviazione civile; successivamente e sino alla sua entrata in vigore in virtù dell'articolo VII, presso il Ministero degli Affari Esteri del Governo della Repubblica Popolare di Polonia. Durante il periodo in cui il Protocollo resterà aperto alla firma presso la sede dell'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile, questa comunicherà sollecitamente al Governo della Repubblica Popolare di Polonia ogni firma e la data di essa.

IN FEDE DI CHE i Plenipotenziari sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente Protocollo.

FATTO a Montreal il 25 settembre 1975, in quattro testi autentici redatti nelle lingue francese, inglese, spagnolo e russo.

Nel caso di divergenze farà fede il testo in francese, lingua in cui era stata redatta la Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929.

PROTOCOLLO AGGIUNTIVO N. 2.

**che modifica la Convenzione per l'unificazione
di talune norme relative al trasporto aereo internazionale
firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929
emendata dal Protocollo fatto all'Aja il 28 settembre 1955.**

I GOVERNI SOTTOSCRITTI:

CONSIDERANDO che è auspicabile modificare la Convenzione per l'unificazione di talune norme relative al trasporto aereo internazionale firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, emendata dal Protocollo fatto all'Aja il 28 settembre 1955,

HANNO CONVENUTO quanto segue:

CAPITOLO PRIMO.

EMENDAMENTI ALLA CONVENZIONE

Articolo primo.

La Convenzione modificata dalle disposizioni del presente capitolo è la Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955.

Articolo II.

L'articolo 22 della Convenzione è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

" Articolo 22.

1. - Nel trasporto di persone, la responsabilità del trasportatore nei confronti di ciascun passeggero è limitata alla somma di 16.600 Diritti speciali di Prelievo. Nel caso in cui, secondo la legge del tribunale investito, l'indennizzo possa essere fissato sotto forma di rendita, il capitale della rendita non può superare tale limite. Tuttavia, mediante una convenzione speciale con il trasportatore, il passeggero potrà fissare un limite di responsabilità più elevato.

2. - a) Nel trasporto di bagagli registrati e di merci, la responsabilità del trasportatore è limitata alla somma di 17 Diritti speciali di Prelievo per chilogrammo, a meno che non venga effettuata dal mittente al momento della rimessa dei colli al trasportatore una speciale dichiarazione di interesse alla consegna, con l'eventuale pagamento di una tassa supplementare. In tal caso, il trasportatore sarà tenuto a pagare fino alla concorrenza della somma dichiarata, a meno che non dimostri che essa è superiore allo interesse reale del mittente alla consegna.

b) Nel caso di perdita, deterioramento o ritardo nella consegna di una parte dei bagagli registrati o delle merci, o di ogni oggetto in essi contenuto, ai fini della determinazione del limite di responsabilità del trasportatore, sarà preso in considerazione solamente il peso totale del o dei colli in questione. Tuttavia allorché la perdita, il deterioramento o il ritardo nella consegna di una parte dei bagagli registrati o delle merci, o di un oggetto in essi contenuto, pregiudica il valore di altri colli coperti dalla medesima bolla (di bagagli) o dalla stessa lettera di trasporto aereo, ai fini della determinazione del limite di responsabilità dovrà essere preso in considerazione il peso totale dei colli in questione.

3. - In relazione agli oggetti di cui il passeggero mantiene la custodia, la responsabilità del trasportatore è limitata a 332 Diritti speciali di Prelievo per passeggero.

4. - I limiti fissati dal presente articolo non hanno l'effetto di privare il tribunale della facoltà di concedere il rimborso, conformemente alla propria legge, di una ulteriore somma corrispondente a una parte o alla totalità delle spese e di altri oneri processuali sostenuti dall'attore. La disposizione precedente non si applica allorché l'ammontare dell'indennizzo concesso, escluse le spese e altri oneri processuali, non supera la somma che il trasportatore ha offerto per iscritto all'attore entro il termine di sei mesi a decorrere dalla data in cui si è verificato il fatto che ha provocato il danno o prima della presentazione della istanza se questa è posteriore a tale lasso di tempo.

5. - Le somme indicate in Diritti speciali di Prelievo nel presente articolo sono valutate in riferimento al Diritto speciale di Prelievo così come esso è definito dal Fondo monetario internazionale. La conversione di tali somme in monete nazionali si effettuerà, nel caso di istanza giudiziaria, secondo il valore calcolato in Diritti speciali di Prelievo di tali monete alla data della sentenza. Il valore, in Diritti speciali di Prelievo, di una moneta nazionale di una Alta Parte Contraente che sia membro del Fondo monetario internazionale, è calcolato in base al metodo di valutazione adottato dal Fondo monetario internazionale alla data della sentenza per le proprie operazioni e transazioni. Il valore, in Diritti speciali di Prelievo, di una moneta nazionale di un'Alta Parte Contraente che non sia membro del Fondo monetario internazionale,

viene calcolato sulla base delle indicazioni fornite da tale Alta Parte Contraente.

Tuttavia gli Stati che non siano membri del Fondo monetario internazionale e la cui legislazione non consente di applicare le disposizioni dei commi 1, 2 a) e 3 dell'articolo 22, possono, al momento della ratifica o dell'adozione, o in qualsiasi altro momento successivo, dichiarare che il limite di responsabilità del trasportatore è fissato, nei procedimenti giudiziari sul proprio territorio, nella somma di 250.000 unità monetarie per passeggero per quanto riguarda il comma 1 dell'articolo 22; di 250 unità monetarie per chilogrammo in relazione al comma 2 a) dell'articolo 22; di 5.000 unità monetarie per passeggero per quanto riguarda il comma 3 dell'articolo 22.

Tale unità monetaria corrisponde a sessantacinque milligrammi e mezzo di oro al titolo di novecento millesimi di fino. Tali somme possono essere convertite in cifra tonda nella moneta nazionale in questione. La conversione di tale somma in moneta nazionale sarà effettuata conformemente alla legislazione dello Stato in questione”.

CAPITOLO II.

CAMPO DI APPLICAZIONE DELLA CONVENZIONE EMENDATA

Articolo III.

La Convenzione emendata all'Aja nel 1955 e dal presente Protocollo si applica al trasporto internazionale definito all'articolo primo della Convenzione sia che i punti di partenza e di destinazione siano situati sui territori di due Stati parti del presente Protocollo, sia che essi si trovino sul territorio di un solo Stato parte del presente Protocollo nel caso sia previsto uno scalo sul territorio di un altro Stato.

CAPITOLO III.

DISPOSIZIONI PROTOCOLLARI

Articolo IV.

Tra le Parti del presente Protocollo, la Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e il presente Protocollo saranno

considerati ed interpretati come un unico e medesimo strumento e saranno denominati *Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e dal Protocollo aggiuntivo n. 2 di Montreal del 1975*.

Articolo V.

Il presente Protocollo resterà aperto alla firma di tutti gli Stati fino alla data della sua entrata in vigore conformemente alle disposizioni dell'articolo VII.

Articolo VI.

1. - Il presente Protocollo sarà soggetto alla ratifica degli Stati firmatari.

2. - La ratifica del presente Protocollo da parte di uno Stato che non sia parte della Convenzione di Varsavia o della Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955, comporta adesione alla Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e dal Protocollo aggiuntivo n. 2 di Montreal del 1975.

3. - Gli strumenti di ratifica saranno depositati presso il Governo della Repubblica Popolare di Polonia.

Articolo VII.

1. - Allorché il presente Protocollo avrà raccolto le ratifiche di trenta Stati firmatari, esso entrerà in vigore tra questi Stati il novantesimo giorno successivo al deposito del trentesimo strumento di ratifica. Nei confronti di ogni Stato che lo ratificherà successivamente esso entrerà in vigore il novantesimo giorno successivo al deposito dello strumento di ratifica di tale Stato.

2. - Al momento della sua entrata in vigore il presente Protocollo sarà registrato presso l'Organizzazione delle Nazioni Unite dal Governo della Repubblica Popolare di Polonia.

Articolo VIII.

1. - Successivamente alla sua entrata in vigore il presente Protocollo resterà aperto all'adesione di ogni Stato non firmatario.

2. - L'adesione al presente Protocollo da parte di uno Stato che non sia parte della Convenzione di Varsavia o da parte di uno Stato che non sia parte della Convenzione di Varsavia emendata

all'Aja nel 1955, comporta adesione alla *Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e dal Protocollo aggiuntivo n. 2 di Montreal del 1975*.

3. - Gli strumenti di adesione saranno depositati presso il Governo della Repubblica Popolare di Polonia e produrranno i loro effetti il novantesimo giorno successivo alla data del loro deposito.

Articolo IX.

1. - Ogni Parte del presente Protocollo potrà denunciarlo mediante una notifica inoltrata al Governo della Repubblica Popolare di Polonia.

2. - La denuncia produrrà i suoi effetti sei mesi dopo la data di ricezione da parte del Governo della Repubblica Popolare di Polonia della notifica della denuncia.

3. - Tra le Parti del presente Protocollo, la denuncia della Convenzione di Varsavia da parte di una di esse, in virtù dell'articolo 39 della suddetta Convenzione o la denuncia del Protocollo dell'Aja in virtù dell'articolo XXIV del suddetto Protocollo non deve essere interpretata come una denuncia della *Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e dal Protocollo aggiuntivo n. 2 di Montreal del 1975*.

Articolo X.

Non sarà ammessa alcuna riserva al presente Protocollo, tuttavia ogni Stato potrà in qualsiasi momento dichiarare, mediante notifica inoltrata al Governo della Repubblica Popolare di Polonia che la Convenzione emendata dal presente Protocollo non si applicherà al trasporto di persone, merci e bagagli, effettuato per le proprie autorità militari a bordo di aeromobili immatricolati nel suddetto Stato e la cui intera capacità sia stata riservata da parte di tali autorità o per conto di esse.

Articolo XX.

Il Governo della Repubblica Popolare di Polonia comunicherà sollecitamente a tutti gli Stati parti della Convenzione di Varsavia o della suddetta Convenzione emendata, nonché a tutti gli Stati che firmeranno il presente Protocollo o che vi aderiranno, e alla Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile, la data di ogni firma, la data del deposito di ogni strumento di ratifica o di adesione, la data di entrata in vigore del presente Protocollo nonché tutte le altre informazioni utili.

Articolo XII.

Tra le Parti del presente Protocollo che siano anche Parti della Convenzione complementare alla Convenzione di Varsavia per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale effettuato da persona diversa dal trasportatore contrattuale, firmata a Guadalajara il 18 settembre 1961 (qui appresso denominata « Convenzione di Guadalajara ») ogni riferimento alla « Convenzione di Varsavia » contenuto nella Convenzione di Guadalajara si applica alla *Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e dal Protocollo aggiuntivo n. 2 di Montreal del 1975*, nel caso in cui il trasporto effettuato in virtù del contratto menzionato al paragrafo *b)* dell'articolo primo della Convenzione di Guadalajara sia regolato dal presente Protocollo.

Articolo XIII.

Fino al 1° gennaio 1976 il presente Protocollo resterà aperto alla firma presso la sede dell'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile; successivamente e fino alla sua entrata in vigore in virtù dell'articolo VII, presso il Ministero degli Affari Esteri del Governo della Repubblica Popolare di Popenia. L'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile comunicherà sollecitamente al Governo della Repubblica Popolare di Polonia ogni firma e la data di essa, durante il periodo in cui il Protocollo resterà aperto alla firma presso la sede dell'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile.

IN FEDE DI CHE i Plenipotenziari sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente Protocollo.

FATTO a Montreal il 25 settembre dell'anno 1975, in quattro testi autentici redatti nelle lingue francese, inglese, spagnola e russa. In caso di divergenze, farà fede il testo in francese, lingua nella quale era stata redatta la Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929.

PROTOCOLLO AGGIUNTIVO N. 3.

che modifica la Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, emendata dal Protocollo fatto all'Aja il 28 settembre 1955 e dal Protocollo fatto a Guatemala l'8 marzo 1971.

I GOVERNI SOTTOSCRITTI:

CONSIDERANDO che è auspicabile emendare la Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, emendata dal Protocollo fatto all'Aja il 28 settembre 1955 e dal Protocollo fatto a Guatemala l'8 marzo 1971,

HANNO CONVENUTO quanto segue:

CAPITOLO PRIMO.

EMENDAMENTI ALLA CONVENZIONE

Articolo primo.

La Convenzione modificata dalle disposizioni del presente capitolo è la Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e a Guatemala nel 1971.

Articolo II.

L'articolo 22 della Convenzione è soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

"Articolo 22.

1. - a) Nel trasporto di persone, la responsabilità del trasportatore è limitata alla somma di 100.000 Diritti speciali di Prelievo per l'insieme delle domande presentate, a qualsiasi titolo, in risar-

cimento del danno subito in conseguenza della morte o di lesioni di un passeggero. Nel caso in cui, in base alla legge del Tribunale investito, l'indennizzo possa essere fissato sotto forma di rendita, il capitale della rendita non può superare i 100.000 Diritti speciali di Prelievo.

b) In caso di ritardo nel trasporto di persone, la responsabilità del trasportatore è limitata alla somma di 4.150 Diritti speciali di Prelievo per passeggero.

c) Nel trasporto di bagagli, le responsabilità del trasportatore in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo è limitata alla somma di 1.000 Diritti speciali di Prelievo per passeggero.

2. - a) Nel trasporto di merci, la responsabilità del trasportatore è limitata alla somma di 17 Diritti speciali di Prelievo per chilogrammo, salvo speciale dichiarazione di interesse alla consegna da parte del mittente al momento della consegna del collo al trasportatore mediante pagamento di una eventuale tassa supplementare. In tal caso, il trasportatore sarà tenuto a pagare sino a concorrenza della somma dichiarata a meno che egli non dimostri che detta somma è superiore all'interesse reale del mittente alla consegna.

b) In caso di perdita, di deterioramento o di ritardo di una parte delle merci, o di qualsiasi oggetto che sia in esse contenuto, viene preso in considerazione solamente il peso totale del collo o dei colli in questione per determinare il limite di responsabilità del trasportatore.

Tuttavia, allorché la perdita, il deterioramento o il ritardo di una parte delle merci, o di un oggetto in esse contenuto, pregiudica il valore di altri colli coperti dalla stessa lettera di trasporto aereo, deve essere preso in considerazione il peso totale di tali colli ai fini della determinazione del limite di responsabilità.

3. - a) I Tribunali delle Alte Parti Contraenti che non abbiano la facoltà, in virtù della propria legge, di stanziare fondi per le spese processuali, ivi compresi gli onorari di avvocati, avranno nelle istanze cui si applica la presente Convenzione, il potere di rifondere all'attore, a loro discrezione, tutte o parte delle spese processuali ivi compresi gli onorari di avvocato che essi ritengano ragionevoli.

b) Il pagamento delle spese processuali ivi compresi gli onorari di avvocato è concesso, in virtù del comma a), solo se l'attore ha notificato per iscritto al trasportatore l'ammontare della somma richiesta ivi compreso il calcolo dettagliato di tale somma, e se il trasportatore non ha, entro un termine di sei mesi a decorrere dalla data di ricezione di tale domanda, inoltrato un'offerta scritta di regolamento per un ammontare pari almeno a quello dei danni-

interessi concessi dal Tribunale a concorrenza del limite applicabile. Tale termine viene prorogato sino al giorno dell'introduzione dell'istanza se quest'ultima è posteriore alla scadenza di tale termine.

c) Le spese processuali, ivi compresi gli onorari di avvocato non sono presi in considerazione ai fini dell'applicazione dei limiti previsti dal presente articolo.

4. - Le somme indicate in Diritti speciali di Prelievo nel presente articolo e nell'articolo 42 sono considerate come riferentesi al Diritto speciale di Prelievo come è stato definito dal Fondo monetario internazionale. La conversione di tali somme in monete nazionali si effettuerà in caso di istanza giudiziaria in base al valore di tali monete in Diritto speciale di Prelievo alla data della sentenza. Il valore, in Diritto speciale di Prelievo, di una moneta nazionale di una Alta Parte Contraente che sia membro del Fondo monetario internazionale viene calcolato secondo il metodo di valutazione applicato dal Fondo monetario internazionale alla data della sentenza per le proprie operazioni e transazioni. Il valore, in Diritto speciale di Prelievo, di una moneta nazionale di un'Alta Parte Contraente che non sia membro del Fondo monetario internazionale, viene calcolato secondo le modalità indicate da tale Alta Parte Contraente.

Tuttavia, gli Stati che non siano membri del Fondo monetario internazionale e la cui legislazione non permetta di applicare le disposizioni dei commi 1 e 2 a) dell'articolo 22, possono, al momento della ratifica o dell'adesione, o in ogni momento successivo dichiarare che il limite di responsabilità del trasportatore è fissato nei procedimenti giudiziari, sul loro territorio, nella somma di 1.500.000 unità monetarie per passeggero per quanto attiene al comma 1 a) dell'articolo 22; di 62.500 unità monetarie per passeggero per quanto attiene al comma 1 b) dell'articolo 22; di 15.000 unità monetarie per passeggero per quanto attiene al comma 1 b) dell'articolo 22; di 250 unità monetarie per chilogrammo per quanto concerne il comma 2 a) dell'articolo 22. Uno Stato che applichi le disposizioni di tale comma può inoltre dichiarare che la somma di cui ai commi 2 e 3 dell'articolo 42 è la somma di 187.500 unità monetarie. Detta unità monetaria corrisponde a sessantacinque milligrammi e mezzo d'oro al titolo di 900 millesimi di fino. Dette somme possono essere convertite nella moneta nazionale in questione in cifra tonda. La conversione di tale somma in moneta nazionale si effettuerà conformemente alla legislazione dello Stato in causa".

Articolo III.

All'articolo 42 della Convenzione, sono soppressi i commi 2 e 3 che vengono sostituiti dalle seguenti disposizioni:

"2. - In occasione di ciascuna delle conferenze di cui al comma 1 del presente articolo, il limite di responsabilità fissato nel-

l'articolo 22, comma 1 *a*) in vigore alla data dello svolgimento di tali conferenze non potrà essere aumentato di un ammontare superiore a 12.500 Diritti speciali di Prelievo.

3. - Subordinatamente al comma 2 del presente articolo, il limite di responsabilità fissato all'articolo 22, comma 1 *a*) in vigore alla data dello svolgimento di tali conferenze verrà aumentato di 12.500 Diritti speciali di Prelievo al 31 dicembre del quinto e del decimo anno successivi alla data di entrata in vigore del Protocollo di cui al comma 1 del presente articolo, a meno che le dette conferenze non abbiano deciso altrimenti prima di tale data ad una maggioranza dei due terzi dei rappresentanti delle Parti presenti e votanti".

CAPITOLO II.

CAMPO DI APPLICAZIONE DELLA CONVENZIONE EMENDATA

Articolo IV.

La Convenzione, emendata all'Aja nel 1955 e a Guatemala nel 1971 nonché dal presente Protocollo si applica al trasporto internazionale definito all'articolo primo della Convenzione, allorché i punti di partenza e di destinazione sono situati sia sul territorio di due Stati parti del presente Protocollo, sia sul territorio di un solo Stato parte del presente Protocollo se è previsto uno scalo sul territorio di un altro Stato.

CAPITOLO III.

DISPOSIZIONI PROTOCOLLARI

Articolo V.

Fra le Parti del presente Protocollo, la Convenzione di Varsavia, emendata all'Aja nel 1955 e a Guatemala nel 1971 ed il presente Protocollo verranno considerati ed interpretati come un solo ed un medesimo strumento e saranno denominati: Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955, a Guatemala nel 1971 e dal Protocollo aggiuntivo n. 3 di Montreal del 1975.

Articolo VI.

Il presente Protocollo resterà aperto alla firma di tutti gli Stati, sino alla data della sua entrata in vigore conformemente alle disposizioni dell'articolo VIII.

Articolo VII.

1. - Il presente Protocollo sarà sottoposto alla ratifica degli Stati firmatari.

2. - La ratifica del presente Protocollo da parte di uno Stato che non sia parte della Convenzione di Varsavia o di uno Stato che non sia parte della Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 o da uno Stato che non sia parte della Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e a Guatemala nel 1971, comporta l'adesione alla Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955, a Guatemala nel 1971 e dal Protocollo addizionale n. 3 di Montreal del 1975 e a Guatemala nel 1971 e dal Protocollo aggiuntivo n. 3 di Montreal del 1975.

3. - Gli strumenti di ratifica saranno depositati presso il Governo della Repubblica popolare di Polonia.

Articolo VIII.

1. - Quando il presente Protocollo avrà riunito le ratifiche di trenta Stati firmatari, entrerà in vigore fra tali Stati il novantesimo giorno dopo il deposito del trentesimo strumento di ratifica. Nei confronti di ogni Stato che lo ratificherà successivamente, esso entrerà in vigore il novantesimo giorno dopo il deposito del proprio strumento di ratifica.

2. - A partire dal momento della sua entrata in vigore, il presente Protocollo verrà registrato presso l'Organizzazione delle Nazioni Unite dal Governo della Repubblica popolare di Polonia.

Articolo IX.

1. - Dopo la sua entrata in vigore, il presente Protocollo sarà aperto all'adesione di ogni Stato non firmatario.

2. - L'adesione al presente Protocollo da parte di uno Stato che non sia parte della Convenzione di Varsavia o da parte di uno Stato che non sia parte della Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 o da parte di uno Stato che non sia parte della

Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e a Guatemala nel 1971 comporta l'adesione alla Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955, a Guatemala nel 1971 e dal Protocollo aggiuntivo n. 3 di Montreal del 1975.

3. - Gli strumenti di adesione saranno depositati presso il Governo della Repubblica popolare di Polonia e produrranno i loro effetti il novantesimo giorno successivo alla data del loro deposito.

Articolo X.

1. - Ogni parte del presente Protocollo potrà denunciarlo mediante notifica indirizzata al Governo della Repubblica popolare di Polonia.

2. - La denuncia produrrà i propri effetti sei mesi dopo la data di ricezione, da parte del Governo della Repubblica popolare di Polonia, della notifica della denuncia.

3. - Fra le Parti del presente Protocollo, la denuncia della Convenzione di Varsavia da parte di una di esse in virtù dell'articolo 39 della detta Convenzione, o del Protocollo dell'Aja in virtù dell'articolo XXIV di detto Protocollo, o del Protocollo di Guatemala in virtù dell'articolo XXII di detto Protocollo, non deve essere interpretata come una denuncia della Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955, a Guatemala nel 1971 e dal Protocollo aggiuntivo n. 3 di Montreal del 1975.

Articolo XI.

1. - Potranno essere ammesse solo le seguenti riserve al presente Protocollo.

a) Ogni Stato i cui Tribunali non abbiano la facoltà, in virtù della propria legge, di stanziare fondi per le spese processuali, ivi compresi gli onorari di avvocato, può in ogni momento dichiarare mediante notifica indirizzata al Governo della Repubblica popolare di Polonia che il comma 3 a) dell'articolo 22 non si applica ai propri tribunali.

b) Ogni Stato può dichiarare in ogni momento, mediante notifica indirizzata al Governo della Repubblica popolare di Polonia che la Convenzione di Varsavia, emendata all'Aja nel 1955, a Guatemala nel 1971 e dal Protocollo aggiuntivo n. 3 di Montreal del 1975 non si applica al trasporto di persone, di bagagli e merci effettuato dalle proprie autorità militari a bordo di aeromobili immatricolati nel detto Stato e la cui capacità sia stata riservata da tali autorità o per conto di queste ultime.

c) Ogni Stato può, al momento della ratifica del Protocollo n. 4 di Montreal del 1975, o della adesione a quest'ultimo, o in ogni momento successivo, dichiarare di non essere vincolato dalle disposizioni della Convenzione di Varsavia, emendata all'Aja nel 1955, a Guatemala nel 1971 e dal Protocollo aggiuntivo n. 3 di Montreal del 1975, nella misura in cui queste si applicano al trasporto delle merci, della posta e dei pacchi postali. Tale dichiarazione acquisterà efficacia novanta giorni dopo la data della sua ricezione da parte del Governo della Repubblica popolare di Polonia.

2. - Ogni Stato che avrà formulato una riserva conformemente al comma precedente, potrà ritirarla in ogni momento mediante notifica indirizzata al Governo della Repubblica popolare di Polonia.

Articolo XII.

Il Governo della Repubblica popolare di Polonia informerà sollecitamente tutti gli Stati parti della Convenzione di Varsavia o di detta Convenzione emendata, tutti gli Stati che firmeranno il presente Protocollo o che vi aderiranno, nonché l'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile, della data di ogni firma, della data del deposito di ogni strumento di ratifica o di adesione, della data di entrata in vigore del presente Protocollo, nonché di ogni altra utile informazione.

Articolo XIII.

Fra le Parti del presente Protocollo che sono anche Parti della Convenzione complementare alla Convenzione di Varsavia per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale effettuato da persona diversa dal trasportatore contrattuale, firmato a Guadalajara il 18 settembre 1961 (qui appresso indicata come « Convenzione di Guadalajara »), ogni riferimento alla « Convenzione di Varsavia » contenuto nella Convenzione di Guadalajara si applica alla Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955, a Guatemala nel 1971 e dal Protocollo aggiuntivo n. 3 di Montreal del 1975, nel caso in cui il trasporto effettuato in virtù del contratto di cui al paragrafo b) dell'articolo primo della Convenzione di Guadalajara sia regolato dal presente Protocollo.

Articolo XIV.

Il presente Protocollo resterà aperto alla firma presso la sede dell'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile sino al 1° gennaio 1976; successivamente, sino alla sua entrata in vigore in virtù dell'articolo VIII, presso il Ministero degli Affari Esteri del Go-

verno della Repubblica popolare di Polonia. L'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile informerà sollecitamente il Governo della Repubblica popolare di Polonia di ogni firma e della data di questa durante il periodo nel corso del quale il Protocollo sarà aperto alla firma presso la sede dell'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile.

IN FEDE DI CHE i Plenipotenziari sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente Protocollo.

FATTO a Montreal, il venticinque settembre 1975, in quattro testi autentici redatti nelle lingue francese, inglese, spagnola e russa. In caso di divergenza, farà fede il testo in francese, lingua nella quale era stata redatta la Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929.

PROTOCOLLO DI MONTREAL N. 4.

**che modifica la Convenzione per l'unificazione
di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale
firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929
emendata dal Protocollo fatto all'Aja il 28 settembre 1955.**

I GOVERNI SOTTOSCRITTI:

CONSIDERANDO che è auspicabile emendare la Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, emendata dal Protocollo fatto all'Aja il 28 settembre 1955,

HANNO CONVENUTO quanto segue:

CAPITOLO PRIMO.**EMENDAMENTI ALLA CONVENZIONE***Articolo primo.*

La Convenzione modificata dalle disposizioni del presente Capitolo è la Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955.

Articolo II.

Il comma 2 dell'articolo 2 della Convenzione è soppresso e sostituito dai commi 2 e 3 che seguono:

"2. - Nel trasporto delle spedizioni postali, il trasportatore è responsabile unicamente nei confronti dell'Amministrazione postale competente conformemente alle norme applicabili nei rapporti tra trasportatori e le amministrazioni postali.

3. - Le disposizioni della presente Convenzione, diverse da quelle del precedente comma 2, non si applicano al trasporto delle spedizioni postali”.

Articolo III.

Nel capitolo II della Convenzione, la sezione III (articoli 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 e 16) viene soppressa e sostituita dai seguenti articoli:

” Sezione III - Documenti relativi alle merci.

Articolo 5.

1. - Per il trasporto di merci viene emessa una lettera di trasporto aereo.

2. - L'impiego di ogni altro mezzo che attesti le indicazioni relative al trasporto da eseguire può, con il consenso del mittente, sostituirsi all'emissione della lettera di trasporto aereo. Ove vengano utilizzati tali altri mezzi, il trasportatore rilascia al mittente a richiesta di quest'ultimo, una ricevuta della merce che permetta l'identificazione della spedizione e l'accesso alle indicazioni registrate da tali altri mezzi.

3. - L'impossibilità di utilizzare, nei punti di transito e di destinazione, altri mezzi che permettano di accertare le indicazioni relative al trasporto, di cui al precedente comma 2, non autorizza il trasportatore a rifiutare l'accettazione delle merci in vista del trasporto.

Articolo 6.

1. - La lettera di trasporto aereo viene redatta dal mittente in tre esemplari originali.

2. - Il primo esemplare porta la menzione « per il trasportatore » e viene firmato dal mittente. Il secondo esemplare porta la menzione « per il destinatario » e viene firmato dal mittente e dal trasportatore. Il terzo esemplare viene firmato dal trasportatore e rinviato da quest'ultimo al mittente dopo l'accettazione della merce.

3. - La firma del trasportatore e quella del mittente possono essere stampate o sostituite da un timbro.

4. - Se, a richiesta del mittente, il trasportatore redige la lettera di trasporto aereo, egli viene considerato, sino a prova contraria, come agente in nome del mittente.

Articolo 7.

Quando vi sono più colli:

- a) il trasportatore di merci ha il diritto di chiedere al mittente la redazione di lettere di trasporto aereo distinte;
- b) il mittente ha il diritto di richiedere al trasportatore la consegna di ricevute distinte, quando vengano utilizzati gli altri mezzi di cui al comma 2 dell'articolo 5.

Articolo 8.

La lettera di trasporto aereo e la ricevuta della merce devono contenere:

- a) l'indicazione dei punti di partenza e di destinazione;
- b) se i punti di partenza e di destinazione sono situati sul territorio di una stessa Alta Parte Contraente e ove siano previsti uno o più scali sul territorio di un altro Stato, l'indicazione di uno di tali scali;
- c) la menzione del peso della spedizione.

Articolo 9.

L'inosservanza delle disposizioni degli articoli 5, 6, 7 e 8 non pregiudica né l'esistenza, né la validità del contratto di trasporto, che sarà comunque soggetto alle norme della presente Convenzione, comprese quelle concernenti la limitazione della responsabilità.

Articolo 10.

1. - Il mittente è responsabile dell'esattezza delle indicazioni e delle dichiarazioni relative alla merce inserite da lui o in suo nome nella lettera di trasporto aereo, nonché di quelle fornite o rese da lui o in suo nome al trasportatore al fine di essere inserite nella ricevuta della merce o per l'inserzione nei dati registrati con gli altri mezzi di cui al comma 2 dell'articolo 5.

2. - Il mittente si assume la responsabilità di ogni danno subito dal trasportatore o da ogni altra persona nei confronti della quale sia impegnata la responsabilità del trasportatore, a motivo delle indicazioni e delle dichiarazioni irregolari, inesatte e incomplete fornite o rese da lui o in suo nome.

3. - Subordinatamente alle disposizioni dei commi 1 e 2 del presente articolo, il trasportatore si assume la responsabilità di ogni danno subito dal mittente o da ogni altra persona nei cui confronti sia impegnata la responsabilità del mittente, a motivo delle indicazioni e dichiarazioni irregolari, inesatte o incomplete

inserite da lui o in suo nome nella ricevuta della merce o nei dati registrati con gli altri mezzi di cui al comma 2 dell'articolo 5.

Articolo 11.

1. - La lettera di trasporto aereo e la ricevuta della merce fanno fede, sino a prova contraria, della conclusione del contratto, della ricezione della merce e delle condizioni di trasporto che vi figurano.

2. - Le dichiarazioni contenute nella lettera di trasporto aereo e nella ricevuta della merce, relative al peso, alle dimensioni ed all'imballaggio della merce nonché al numero dei colli fanno fede sino a prova contraria; quelle relative alla quantità, al volume ed allo stato della merce costituiscono prova contro il trasportatore solo nella misura in cui la verifica sia stata da lui effettuata in presenza del mittente, e constatata sulla lettera di trasporto aereo, o in quanto si tratti di dichiarazioni relative allo stato apparente della merce.

Articolo 12.

1. - Il mittente ha il diritto, a condizione di adempiere a tutti gli obblighi risultanti dal contratto di trasporto, di disporre della merce, sia ritirandola all'aeroporto di partenza o di destinazione, sia facendola sostare in corso di rotta in caso di atterraggio, sia facendola consegnare nel luogo di destinazione o in corso di rotta ad una persona diversa dal destinatario inizialmente designato, sia chiedendone la restituzione all'aeroporto di partenza, purché l'esercizio di tale diritto non rechi pregiudizio né al trasportatore, né agli altri mittenti con l'obbligo di rimborsare le spese che ne risultino.

2. - Nel caso in cui l'esecuzione degli ordini del mittente non risulti possibile, il trasportatore deve avvertirne immediatamente quest'ultimo.

3. - Ove il trasportatore si conformi alle disposizioni del mittente, senza esigere la presentazione dell'esemplare della lettera di trasporto aereo o della ricevuta della merce consegnata a quest'ultimo, egli sarà responsabile, fatto salvo un suo ricorso contro il mittente, del danno che potrà essere causato a motivo di ciò a colui che sia regolarmente in possesso della lettera di trasporto aereo o della ricevuta della merce.

4. - Il diritto del mittente cessa nel momento in cui inizia quello del destinatario, conformemente all'articolo 13. Tuttavia, se il destinatario rifiuta la merce, o se questi non può essere raggiunto, il mittente riacquista il proprio diritto di disporre della merce.

Articolo 13.

1. - Tranne il caso in cui il mittente abbia esercitato il diritto che gli deriva dall'articolo 12, il destinatario ha il diritto, dal momento dell'arrivo della merce nel punto di destinazione, di richiedere al trasportatore di consegnargli la merce dietro pagamento dell'ammontare dei crediti e previa esecuzione delle condizioni di trasporto.

2. - Salvo clausola contrattuale diversa, il trasportatore deve avvertire il destinatario al momento dell'arrivo della merce.

3. - Ove la perdita della merce venga riconosciuta dal trasportatore o se, allo spirare di un termine di sette giorni successivi al momento in cui avrebbe dovuto arrivare, la merce non è giunta, il destinatario è autorizzato a far valere nei confronti del trasportatore i diritti risultanti dal contratto di trasporto.

Articolo 14.

Il mittente e il destinatario possono far valere tutti i diritti che sono loro conferiti rispettivamente dagli articoli 12 e 13, ciascuno in proprio nome, sia che si tratti del proprio interesse o dell'interesse altrui, a condizione di adempiere agli obblighi imposti dal contratto di trasporto.

Articolo 15.

1. - Gli articoli 12, 13 e 14 non recano alcun pregiudizio né ai rapporti tra il mittente e il destinatario, né ai rapporti o del mittente o del destinatario nei confronti di terzi da cui provengano i diritti.

2. - Ogni clausola che deroghi dalle clausole contrattuali degli articoli 12, 13 e 14 deve essere inserita nella lettera di trasporto aereo o nella ricevuta della merce.

Articolo 16.

1. - Il mittente è tenuto a fornire le informazioni e i documenti che, prima della consegna della merce al destinatario, sono necessari all'adempimento delle formalità doganali, di dazio o di polizia. Il mittente è responsabile nei confronti del trasportatore, di tutti i danni che potrebbero derivare dall'assenza, dall'insufficienza o dall'irregolarità di tali informazioni o documenti tranne in caso di colpa del trasportatore o dei suoi incaricati.

2. - Il trasportatore non è tenuto a controllare se tali informazioni e documenti siano esatti e sufficienti".

Articolo IV.

L'articolo 18 della Convenzione viene soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

" Articolo 18.

1. - Il trasportatore è responsabile del danno intervenuto in caso di distruzione, perdita o deterioramento di bagagli registrati quando l'evento che ha causato il danno si è verificato nel corso del trasporto aereo.

2. - Il trasportatore è responsabile del danno intervenuto in caso di distruzione, perdita o deterioramento della merce per il fatto stesso che l'evento che ha causato il danno si è prodotto nel corso del trasporto aereo.

3. - Tuttavia, il trasportatore non è responsabile se dimostra che la distruzione, la perdita o il deterioramento della merce deriva unicamente da uno o più dei fatti seguenti:

- a) natura o vizio proprio della merce;
- b) imballaggio difettoso della merce effettuato da persona diversa dal trasportatore o suoi incaricati;
- c) un evento bellico o un conflitto armato;
- d) un atto dell'autorità pubblica compiuto in relazione alla entrata, uscita o transito della merce.

4. - Il trasporto aereo, ai sensi dei precedenti commi, comprende il periodo nel corso del quale i bagagli o le merci si trovano sotto la custodia del trasportatore, sia che ciò avvenga in un aeroporto o a bordo di un'aeromobile o in un luogo qualsiasi in caso di atterraggio fuori di un aerodromo.

5. - Il periodo del trasporto aereo non copre alcun trasporto terrestre, marittimo o fluviale effettuato al di fuori di un aerodromo. Tuttavia, quando un tale trasporto viene effettuato nella esecuzione del contratto di trasporto aereo in vista del carico, della consegna o del trasbordo, qualsiasi danno viene presunto, salvo prova contraria, risultare da un evento intervenuto nel corso del trasporto aereo.

Articolo V.

L'articolo 20 della Convenzione viene soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

" Articolo 20.

Nel trasporto di passeggeri o di bagagli ed in caso di danno risultante da un ritardo nel trasporto di merci, il trasportatore non

è responsabile se dimostra che lui od i suoi incaricati hanno adottato tutte le misure necessarie per evitare il danno o che era loro impossibile adottarle.

Articolo VI.

L'articolo 21 della Convenzione viene soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

" Articolo 21.

1. - Nel trasporto di passeggeri e di bagagli, nel caso in cui il trasportatore dimostri la responsabilità nel provocare il danno o nel contribuirvi della persona lesa, il tribunale potrà conformemente alle disposizioni della propria legislatura, scartare o attenuare la responsabilità del trasportatore.

2. - Nel trasporto di merci, il trasportatore viene esonerato, interamente o in parte, dalle proprie responsabilità, nella misura in cui dimostri la responsabilità nel provocare il danno o nel contribuirvi della persona che chiede il risarcimento o della persona che ne rappresenta i diritti.

Articolo VII.

All'articolo 22 della Convenzione.

a) Al comma 2 a) le parole « e di merci » sono soppresse.

b) Dopo il comma 2 a), viene inserito il comma seguente:

" b) Nel trasporto di merci, la responsabilità del trasportatore è limitata alla somma di 17 Diritti speciali di Prelievo per chilogrammo, salvo dichiarazione speciale di interesse alla consegna, effettuata dal mittente al momento della consegna del collo al trasportatore e mediante il pagamento di una eventuale tassa supplementare. In tal caso, il trasportatore sarà tenuto a pagare sino a concorrenza della somma dichiarata, a meno che egli non dimostri che questa è superiore all'interesse reale del mittente alla consegna ".

c) Il comma 2 b) diviene comma 2 c).

d) Dopo il comma 5, viene inserito il comma seguente:

" 6) Le somme indicate in Diritti speciali di Prelievo nel presente articolo sono considerate come riferentesi al Diritto speciale di Prelievo quale definito dal Fondo monetario internazionale.

La conversione di tali somme in monete nazionali si effettuerà in caso di istanza giudiziaria secondo il valore di tali monete in Diritti speciali di Prelievo alla data della sentenza. Il valore, in Diritti speciali di Prelievo, di una moneta nazionale di una Alta Parte Contraente che sia membro del Fondo monetario internazionale, viene calcolato secondo il metodo di valutazione applicato dal Fondo monetario internazionale alla data della sentenza per le sue proprie operazioni e transazioni. Il valore, in Diritti speciali di Prelievo di una moneta nazionale di un'Alta Parte Contraente che non sia membro del Fondo monetario internazionale viene calcolato secondo le modalità indicate da tale Alta Parte Contraente.

Tuttavia, gli Stati che sono membri del Fondo monetario internazionale e la cui legislazione non permette di applicare le disposizioni del comma 2 b) dell'articolo 22, possono al momento della ratifica o dell'adesione o in ogni momento successivo, dichiarare che il limite di responsabilità del trasportatore è fissato, nei procedimenti giudiziari sul loro territorio, nella somma di duecentocinquanta unità monetarie per chilogrammo, detta unità monetaria corrispondendo a sessantacinque milligrammi e mezzo di oro al titolo di novecento millesimi di fino. Tale somma può essere convertita nella moneta nazionale di cui trattasi in cifre tonde. La conversione di tale somma in moneta nazionale si effettuerà conformemente alla legislazione dello Stato in causa”.

Articolo VIII.

L'articolo 24 della Convenzione viene soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

” Articolo 24.

1. - Nel trasporto di passeggeri e di bagaglio, ogni azione relativa all'accertamento della responsabilità, a qualsiasi titolo, non può essere esercitata che alle condizioni e nei limiti previsti dalla presente Convenzione, senza pregiudizio della determinazione delle persone che hanno il diritto di agire nonché dei loro diritti rispettivi.

2. - Nel trasporto di merci, ogni azione destinata al risarcimento dei danni introdotta, a qualsiasi titolo, sia in virtù della presente Convenzione, a motivo di un contratto o di un atto illecito o per qualsiasi altra causa, non può essere esercitata che alle condizioni e nei limiti di responsabilità previsti dalla presente Convenzione senza pregiudizio della determinazione delle persone che hanno il diritto di agire nonché dei loro rispettivi diritti. Tali limiti di responsabilità costituiscono un massimo e sono invalicabili quali che siano le circostanze che sono all'origine della responsabilità”.

Articolo IX.

L'articolo 25 della Convenzione viene soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

Articolo 25.

Nel trasporto di passeggeri e di bagagli, i limiti di responsabilità previsti dall'articolo 22 non si applicano se è provato che il danno risulta da un atto od un'omissione del trasportatore o dei suoi incaricati compiuti, sia con l'intenzione di provocare un danno, sia in modo temerario e con la consapevolezza che ne risulterà probabilmente un danno, purché, nel caso di un atto o di una omissione degli incaricati, la prova sia ugualmente fornita che questi ultimi hanno agito nell'esercizio delle loro funzioni".

Articolo X.

Il comma 3 dell'articolo 25 A della Convenzione viene soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

" 3. - Nel trasporto di passeggeri e di bagagli, le disposizioni dei commi 1 e 2 del presente articolo non si applicano se è provato che il danno risulta da un atto o da una omissione dell'incaricato, compiuto, sia con l'intenzione di provocare un danno, sia temerariamente e con la consapevolezza che probabilmente ne conseguirà **un danno**".

Articolo XI.

Dopo l'articolo 30 della Convenzione, viene inserito l'articolo seguente:

" Articolo 30 A.

La presente Convenzione non pregiudica in alcun modo la questione di sapere se la persona ritenuta responsabile in virtù delle disposizioni della suddetta Convenzione abbia o non abbia un ricorso in atto contro qualsiasi altra persona.

Articolo XII.

L'articolo 33 della Convenzione viene soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

" Articolo 33.

Subordinatamente alle disposizioni del comma 3 dell'articolo 5, nulla nella presente Convenzione vieta al trasportatore di rifiutare

la conclusione di un contratto di trasporto o di formulare dei regolamenti che non siano in contraddizione con le disposizioni della presente Convenzione”.

Articolo XIII.

L'articolo 34 della Convenzione viene soppresso e sostituito dalle seguenti disposizioni:

” Articolo 34.

Le disposizioni degli articoli 3, 4, 5, 6, 7 e 8 relativi ai titoli di trasporto non sono applicabili al trasporto effettuato in circostanze straordinarie al di fuori di ogni normale operazione di utilizzazione di spazio aereo”.

CAPITOLO II.

CAMPO DI APPLICAZIONE DELLA CONVENZIONE EMENDATA

Articolo XIV.

La Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 nonché dal presente Protocollo si applica al trasporto internazionale definito all'articolo primo della Convenzione sia che i punti di partenza e di destinazione siano situati sul territorio di due Stati parti del presente Protocollo, sia sul territorio di un solo Stato parte del presente Protocollo ove sia previsto uno scalo sul territorio di un altro Stato.

CAPITOLO III.

DISPOSIZIONI PROTOCOLLARI

Articolo XV.

Fra le Parti del presente Protocollo, la Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e il presente Protocollo saranno

considerati e interpretati come un unico e medesimo strumento e saranno denominati « Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e dal Protocollo n. 4 di Montreal del 1975 ».

Articolo XVI.

Il presente Protocollo resterà aperto alla firma di tutti gli Stati sino alla sua data di entrata in vigore, conformemente alle disposizioni dell'articolo XVIII.

Articolo XVII.

1. - Il presente Protocollo sarà sottoposto alla ratifica degli Stati firmatari.

2. - La ratifica del presente Protocollo da parte di uno Stato che non sia parte della Convenzione di Varsavia e da parte di uno Stato che non sia parte della Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 comporta l'adesione alla Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e dal Protocollo n. 4 di Montreal del 1975.

3. - Gli strumenti di ratifica saranno depositati presso il Governo della Repubblica popolare di Polonia.

Articolo XVIII.

1. - Quando il presente Protocollo avrà riunito le ratifiche di trenta Stati firmatari, esso entrerà in vigore fra tali Stati il novantesimo giorno successivo al deposito del trentesimo strumento di ratifica. Esso entrerà in vigore, nei confronti di ogni Stato che lo ratificherà successivamente, il novantesimo giorno successivo al deposito del suo strumento di ratifica.

2. - Con la sua entrata in vigore, il presente Protocollo sarà registrato presso l'Organizzazione delle Nazioni Unite dal Governo della Repubblica popolare di Polonia.

Articolo XIX.

1. - Dopo la sua entrata in vigore, il presente Protocollo sarà aperto all'adesione di ogni Stato non firmatario.

2. - L'adesione al presente Protocollo da parte di uno Stato che non sia parte della Convenzione di Varsavia o da parte di uno Stato che non sia parte della Convenzione di Varsavia emendata

all'Aja nel 1955 comporta l'adesione alla Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e dal Protocollo n. 4 di Montreal del 1975.

3. - Gli strumenti di adesione saranno depositati presso il Governo della Repubblica popolare di Polonia e produrranno i loro effetti il novantesimo giorno successivo alla data del loro deposito.

Articolo XX.

1. - Ogni Parte del presente Protocollo potrà denunciarlo mediante notifica indirizzata al Governo della Repubblica popolare di Polonia.

2. - La denuncia produrrà i suoi effetti sei mesi dopo la data di ricezione della notifica di denuncia da parte del Governo della Repubblica popolare di Polonia.

3. - Tra le Parti del presente Protocollo, la denuncia della Convenzione di Varsavia da parte di una di esse ai sensi dell'articolo 39 della detta Convenzione o del Protocollo dell'Aja ai sensi dell'articolo XXIV del detto Protocollo non deve essere interpretata come una denuncia della Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e dal Protocollo n. 4 di Montreal del 1975.

Articolo XXI.

1. - Potranno essere ammesse unicamente le seguenti riserve al presente Protocollo:

a) Ogni Stato può dichiarare in ogni momento, mediante notifica indirizzata al Governo della Repubblica popolare di Polonia, che la Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e dal Protocollo n. 4 di Montreal del 1975 non si applica al trasporto di persone, bagagli e merci, effettuato per le proprie autorità militari a bordo di aeromobili immatricolati nel detto Stato e la cui intera capacità sia stata riservata da tali autorità o per conto di queste.

b) Ogni Stato può, al momento della ratifica del Protocollo aggiuntivo n. 3 di Montreal del 1975, o dell'adesione a quest'ultimo, od in ogni momento successivo, dichiarare di non essere vincolato dalle disposizioni della Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e dal Protocollo n. 4 di Montreal del 1975, nella misura in cui esse si applicano al trasporto di passeggeri e di bagagli. Tale dichiarazione prenderà effetto novanta giorni dopo la data della sua ricezione da parte del Governo della Repubblica popolare di Polonia.

2. - Ogni Stato che abbia formulato una riserva conformemente al comma precedente potrà ritirarla in ogni momento mediante notifica indirizzata al Governo della Repubblica popolare di Polonia.

Articolo XXII.

Il Governo della Repubblica popolare di Polonia informerà sollecitamente tutti gli Stati parti della Convenzione di Varsavia o della detta Convenzione con emendamenti, tutti gli Stati che firmeranno il presente Protocollo o vi aderiranno, nonché l'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile, della data di ogni firma, della data del deposito di ogni strumento di ratifica o di adesione, della data di entrata in vigore del presente Protocollo nonché di tutte le altre informazioni utili.

Articolo XXIII.

Fra le Parti del presente Protocollo che siano anche parti della Convenzione complementare alla Convenzione di Varsavia per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale effettuato da persona diversa dal trasportatore contrattuale, firmata a Guadalajara il 18 settembre 1961 (qui appresso denominata « Convenzione di Guadalajara »), ogni riferimento alla « Convenzione di Varsavia » contenuto nella Convenzione di Guadalajara si applica alla Convenzione di Varsavia emendata all'Aja nel 1955 e dal Protocollo n. 4 di Montreal del 1975, nel caso in cui il trasporto effettuato in base al contratto di cui al paragrafo *b)* dell'articolo primo della Convenzione di Guadalajara sia regolato dal presente Protocollo.

Articolo XXIV.

Se due o più Stati sono parti del presente Protocollo nonché del Protocollo di Guatemala del 1971 o del Protocollo aggiuntivo n. 3 di Montreal del 1975, fra loro si applicheranno le norme seguenti:

a) per quanto attiene alle merci ed alle spedizioni postali, le disposizioni risultanti dal regime stabilito dal presente Protocollo prevalgono sulle disposizioni risultanti dal regime stabilito dal Protocollo di Guatemala del 1971 o dal Protocollo aggiuntivo n. 3 di Montreal del 1975;

b) per quanto attiene ai passeggeri e ai bagagli, le disposizioni risultanti dal regime stabilito dal Protocollo di Guatemala o dal Protocollo aggiuntivo n. 3 di Montreal del 1975 prevalgono sulle disposizioni risultanti dal regime stabilito dal presente Protocollo.

Articolo XXV.

Il presente Protocollo resterà aperto alla firma presso la sede dell'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile sino al 1° gennaio 1976, e successivamente sino alla sua entrata in vigore ai sensi dell'articolo XVIII, presso il Ministero degli affari esteri del Governo della Repubblica popolare di Polonia. L'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile informerà sollecitamente il Governo della Repubblica popolare di Polonia di ogni firma e della data di quest'ultima durante il periodo nel corso del quale il Protocollo resterà aperto alla firma presso la sede dell'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile.

IN FEDE DI CHE i Plenipotenziari sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente Protocollo.

FATTO a Montreal il venticinquesimo giorno del mese di settembre dell'anno 1975, in quattro testi autentici redatti nelle lingue francese, inglese, spagnola e russa. In caso di divergenza, farà fede il testo in francese, lingua nella quale era stata redatta la Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929.