

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 témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions".

Article XI.

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

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

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

VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

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 Varsovie le 12 octobre 1929
amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955
et par le Protocole fait à Guatemala le 8 mars 1971**

LES GOUVERNEMENTS 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 Vorsovie 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 déposée 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 témérairement 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.