



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 4836

Projet de loi portant approbation de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, faite à Montréal, le 28 mai 1999

Date de dépôt : 30-08-2001

Auteur(s) : Madame Lydie Polfer, Ministre des Affaires étrangères et du Commerce extérieur

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
30-08-2001	Déposé	4836/00	<u>3</u>
02-07-2003	Rapport de commission(s) : Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports Rapporteur(s) :	4836/01	<u>26</u>
18-07-2003	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (18-07-2003) Evacué par dispense du second vote (18-07-2003)	4836/02	<u>31</u>
31-12-2003	Publié au Mémorial A n°131 en page 2670	4836	<u>34</u>

4836/00

N° 4836

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2000-2001

PROJET DE LOI

portant approbation de la Convention pour
l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international,
faite à Montréal, le 28 mai 1999

* * *

*(Dépôt: le 30.8.2001)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (27.8.2001)	1
2) Texte du projet de loi	2
3) Exposé des motifs.....	2
4) Commentaire des principaux articles de la Convention	3
5) Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international.....	4
6) Avis du Conseil d'Etat (13.3.2001)	20
7) Dépêche du Ministre des Transports au Ministre des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur (17.7.2001)	21

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.— Notre Ministre des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur est autorisée à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant approbation de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, faite à Montréal, le 28 mai 1999.

Palais de Luxembourg, le 27 août 2001

*Le Ministre des Affaires Etrangères
et du Commerce Extérieur,*

Lydie POLFER

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1er.— Est approuvée la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, faite à Montréal, le 28 mai 1999.

Art. 2.— La loi du 19 juin 1967 sur la responsabilité en cas de transport par air est abrogée dès l'entrée en vigueur, conformément à son article 53, paragraphe 6, de la Convention visée à l'article 1er.

*

EXPOSE DES MOTIFS

La convention conclue le 28 mai 1999 à Montréal modernise et refond le régime juridique international établi en vertu de la Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international du 12 octobre 1929 approuvée au Luxembourg par la loi du 25 juillet 1949 et des divers instruments la modifiant (Protocole de La Haye du 28 septembre 1955 approuvée au Luxembourg par la loi du 21 décembre 1956, Convention de Guadalajara du 18 septembre 1961 approuvée au Luxembourg par la loi du 26 mai 1967), ce qu'on appelle communément „régime de Varsovie“, et elle énonce, dans un cadre global et uniforme, les règles relatives au transport international de personnes, de bagages et de marchandises effectué par aéronef contre rémunération.

Cette convention adoptée au cours d'une conférence internationale de droit aérien sur la question de la modernisation du régime de Varsovie qui s'est tenue au siège de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) à Montréal, du 10 au 28 mai 1999 rétablit une uniformité et une prévisibilité des règles relatives au transport international de personnes, de bagages et de marchandises dont on avait un urgent besoin. Tout en maintenant un noyau de dispositions qui ont bien servi la communauté du transport aérien international pendant des décennies, la nouvelle convention apporte la modernisation nécessaire dans un certain nombre de domaines clés. Elle protège les intérêts du passager en prévoyant un régime de responsabilité moderne à deux niveaux et en facilitant un dédommagement rapide, sans longues poursuites, en cas de dommages prouvés.

Ainsi pour les dommages prouvés ne dépassant pas 100.000 droits de tirage spéciaux (DTS) par passager, le transporteur est soumis à une responsabilité objective indépendamment de la faute, et ce n'est que dans le cas d'une négligence contributive du passager ou de la personne qui demande réparation que le transporteur est exonéré en tout ou en partie. Pour des dommages prouvés dépassant 100.000 DTS, la responsabilité du transporteur aérien est fondée sur un système de faute présumée et il n'y a pas de limite de responsabilité préspecifiée. Pour les dommages relevant de cette deuxième catégorie, le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que les dommages ne sont pas dus à sa négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable qui lui est imputable.

Un régime de responsabilité objective s'applique aussi aux dommages subis par suite de la perte ou de la destruction de bagages, de même qu'aux dommages survenus en cas de destruction, perte ou avarie de marchandises sous réserve de certains moyens de défense qui demeurent à la disposition du transporteur aérien.

Le transporteur est même tenu responsable d'un dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises, mais il peut s'exonérer de cette responsabilité s'il prouve que toutes les mesures raisonnables avaient été prises respectivement qu'il lui était impossible de les prendre.

Pour leur part les transporteurs aériens pourront réaliser des économies d'exploitation importantes grâce à l'utilisation de documents de transport produits électroniquement et simplifiés, surtout dans le domaine des marchandises, et grâce à la possibilité de gérer les risques de façon plus efficace.

Au sujet de la juridiction compétente, en cas de lésion ou de mort d'un passager, la convention prévoit qu'en plus des quatre juridictions déjà existantes dans le régime de Varsovie, il peut aussi être intenté une action en justice devant un tribunal de l'Etat où le passager avait sa résidence principale ou permanente au moment de l'accident, à condition que le transporteur aérien ait la présence opérationnelle et commerciale requise dans cet Etat.

La convention établit aussi une obligation d'assurance en vertu de laquelle un transporteur aérien peut être tenu de fournir à l'Etat à destination duquel il exploite des services la preuve qu'il maintient une assurance suffisante couvrant sa responsabilité.

Il est prévu que la convention, qui sera ouverte à la signature des organisations régionales d'intégration économique et qui permet donc en conséquence l'adhésion de l'Union européenne, entrera en vigueur le soixantième jour après la date du dépôt du trentième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

Une fois la convention entrée en vigueur, la loi du 19 juin 1967 sur la responsabilité en cas de transport par air est devenue sans intérêt de sorte que son abrogation s'impose.

*

COMMENTAIRE DES PRINCIPAUX ARTICLES DE LA CONVENTION

Ad article 17: mort ou lésion subie par le passager – dommage causé aux bagages

Cet article traite aussi bien de la responsabilité du transporteur pour le préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle que pour celui résultant d'un dommage survenu aux bagages.

La possibilité pour le transporteur aérien de se prévaloir de l'état de santé du passager pour s'exonérer même partiellement de ses responsabilités a été supprimée. L'indemnisation de la lésion mentale, qui a donné lieu à des débats difficiles, a été réglée par le choix de l'expression „lésion corporelle“, assortie d'une référence dans les travaux préparatoires à la jurisprudence dans ce domaine.

Ad article 18

Cet article établit le système de responsabilité et d'exonération du transporteur pour le dommage causé à la marchandise.

Ad articles 20 et 21

L'une des caractéristiques de la nouvelle Convention est l'instauration d'un système de responsabilité à deux niveaux:

- le premier niveau comprend une responsabilité objective jusqu'à concurrence de 100.000 droits de tirage spéciaux (DTS), indépendamment de la faute du transporteur, de laquelle celui-ci ne peut s'exonérer totalement ou partiellement que s'il prouve une négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de la personne qui demande réparation et qui a causé le dommage ou y a contribué,
- le deuxième niveau, basé sur la présomption de faute du transporteur, ne comprend pas de limite de responsabilité. Le transporteur ne peut s'exonérer de la responsabilité qu'en prouvant que le dommage n'est pas dû à sa négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable de sa part ou de celle de ses préposés ou mandataires, ou qu'il est causé par un tiers.

Ad articles 22, 23 et 24

L'article 22 prévoit les limites de responsabilité suivantes:

- retard dans le transport de passagers: 4.150 DTS
- perte ou destruction de bagages: 1.000 DTS par passager
- perte ou destruction de marchandises: 17 DTS par kilogramme

L'article 23 prévoit un mécanisme de conversion des unités monétaires et l'article 24 un mécanisme de révision visant à protéger la valeur réelle de ces montants après l'entrée en vigueur de la convention.

Ad article 33

Cet article ajoute un choix de juridiction à ceux qui étaient disponibles précédemment. En conséquence, en cas d'accidents entraînant la mort ou la lésion d'un passager, une action en justice peut également être intentée dans l'Etat où le passager a sa résidence principale et permanente au moment de l'accident, à condition que le transporteur aérien ait la présence opérationnelle et commerciale requise dans cet Etat.

Ad article 50

L'article 50 établit une obligation d'assurance qu'un transporteur aérien doit conclure pour couvrir la responsabilité qui lui incombe aux termes de la présente convention.

*

CONVENTION POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES RELATIVES AU TRANSPORT AERIEN INTERNATIONAL

RECONNAISSANT l'importante contribution de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, ci-après appelée la „Convention de Varsovie“ et celle d'autres instruments connexes à l'harmonisation du droit aérien international privé,

RECONNAISSANT la nécessité de moderniser et de refondre la Convention de Varsovie et les instruments connexes,

RECONNAISSANT l'importance d'assurer la protection des intérêts des consommateurs dans le transport aérien international et la nécessité d'une indemnisation équitable fondée sur le principe de réparation,

REAFFIRMANT l'intérêt d'assurer le développement d'une exploitation ordonnée du transport aérien international et un acheminement sans heurt des passagers, des bagages et des marchandises, conformément aux principes et aux objectifs de la Convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944,

CONVAINCUS que l'adoption de mesures collectives par les Etats en vue d'harmoniser davantage et de codifier certaines règles régissant le transport aérien international est le meilleur moyen de réaliser un équilibre équitable des intérêts,

LES ETATS PARTIES A LA PRESENTE CONVENTION SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

Chapitre I – Généralités

Article 1

Champ d'application

1. La présente convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transport aérien.
2. Au sens de la présente convention, l'expression *transport international* s'entend de tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Etats parties, soit sur le territoire d'un seul Etat partie si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat, même si cet Etat n'est pas un Etat partie. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'un seul Etat partie n'est pas considéré comme international au sens de la présente convention.
3. Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs successifs est censé constituer pour l'application de la présente convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats, et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans le territoire d'un même Etat.
4. La présente convention s'applique aussi aux transports visés au Chapitre V, sous réserve des dispositions dudit chapitre.

Article 2

Transport effectué par l'Etat et transport d'envois postaux

1. La présente convention s'applique aux transports effectués par l'Etat ou les autres personnes juridiques de droit public, dans les conditions prévues à l'article 1.

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 du paragraphe 2 ci-dessus ne s'appliquent pas au transport des envois postaux.

Chapitre II – Documents et obligations des Parties relatifs au transport des passagers, des bagages et des marchandises

Article 3

Passagers et bagages

1. Dans le transport des 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'un même Etat partie 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 au paragraphe 1 peut se substituer à la délivrance du titre de transport mentionné dans ce paragraphe. Si un tel autre moyen est utilisé, le transporteur offrira de délivrer au passager un document écrit constatant les indications qui y sont consignées.

3. Le transporteur délivrera au passager une fiche d'identification pour chaque article de bagage enregistré.

4. Il sera donné au passager un avis écrit indiquant que, lorsque la présente convention s'applique, elle régit la responsabilité des transporteurs en cas de mort ou de lésion ainsi qu'en cas de destruction, de perte ou d'avarie des bagages, ou de retard.

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

Article 4

Marchandises

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 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 marchandises permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées par ces autres moyens.

Article 5

Contenu de la lettre de transport aérien ou du récépissé de marchandises

La lettre de transport aérien ou le récépissé de marchandises 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'un même Etat partie et qu'une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales;
- c) la mention du poids de l'expédition.

*Article 6****Document relatif à la nature de la marchandise***

L'expéditeur peut être tenu pour accomplir les formalités nécessaires de douane, de police et d'autres autorités publiques d'émettre un document indiquant la nature de la marchandise. Cette disposition ne crée pour le transporteur aucun devoir, obligation ni responsabilité.

*Article 7****Description de la lettre de transport aérien***

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, ce dernier est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant au nom de l'expéditeur.

*Article 8****Documents relatifs à plusieurs colis***

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 de marchandises distincts, lorsque les autres moyens visés au paragraphe 2 de l'article 4 sont utilisés.

*Article 9****Inobservation des dispositions relatives aux documents obligatoires***

L'inobservation des dispositions des articles 4 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****Responsabilité pour les indications portées dans les documents***

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 marchandises ou pour insertion dans les données enregistrées par les autres moyens prévus au paragraphe 2 de l'article 4. Ces dispositions s'appliquent aussi au cas où la personne agissant au nom de l'expéditeur est également l'agent du transporteur.
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, en raison d'indications et de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes fournies et faites par lui ou en son nom.

3. Sous réserve des dispositions des paragraphes 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, en raison d'indications et de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes insérées par lui ou en son nom dans le récépissé de marchandises ou dans les données enregistrées par les autres moyens prévus au paragraphe 2 de l'article 4.

Article 11

Valeur probante des documents

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

Article 12

Droit de disposer de la marchandise

1. L'expéditeur a le droit, à la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aéroport de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant livrer 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'aéroport 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 instructions de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.
3. Si le transporteur exécute les instructions 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 joint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

Article 13

Livraison de la marchandise

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 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****Possibilité de faire valoir les droits de l'expéditeur et du destinataire***

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 nom propre, 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****Rapports entre l'expéditeur et le destinataire ou rapports entre les tierces parties***

1. Les articles 12, 13 et 14 ne portent préjudice ni aux rapports entre l'expéditeur et le destinataire, ni aux rapports mutuels des tierces parties dont les droits proviennent de l'expéditeur ou du destinataire.
2. Toute clause dérogeant aux dispositions des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien ou dans le récépissé de marchandises.

*Article 16****Formalités de douane, de police ou d'autres autorités publiques***

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, de police ou d'autres autorités publiques. 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 ou mandataires.
2. Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants.

Chapitre III – Responsabilité du transporteur et étendue de l'indemnisation du préjudice*Article 17****Mort ou lésion subie par le passager – Dommage causé aux bagages***

1. Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que l'accident qui a causé la mort ou la lésion s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.
2. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés, par cela seul que le fait qui a causé la destruction, la perte ou l'avarie s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde des bagages enregistrés. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si et dans la mesure où le dommage résulte de la nature ou du vice propre des bagages. Dans le cas des bagages non enregistrés, notamment des effets personnels, le transporteur est responsable si le dommage résulte de sa faute ou de celle de ses préposés ou mandataires.
3. Si le transporteur admet la perte des bagages enregistrés ou si les bagages enregistrés ne sont pas arrivés à destination dans les vingt et un jours qui suivent la date à laquelle ils auraient dû arriver, le passager est autorisé à faire valoir contre le transporteur les droits qui découlent du contrat de transport.
4. Sous réserve de dispositions contraires, dans la présente convention le terme „bagages“ désigne les bagages enregistrés aussi bien que les bagages non enregistrés.

*Article 18****Dommmage causé à la marchandise***

1. 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.
2. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable s'il établit, et dans la mesure où il établit, que la destruction, la perte ou l'avarie de la marchandise résulte 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 ou mandataires;
 - 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.
3. Le transport aérien, au sens du paragraphe 1 du présent article, comprend la période pendant laquelle la marchandise se trouve sous la garde du transporteur.
4. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou par voie d'eau intérieure 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 du contraire, résulter d'un fait survenu pendant le transport aérien. Si, sans le consentement de l'expéditeur, le transporteur remplace en totalité ou en partie le transport convenu dans l'entente conclue entre les parties comme étant le transport par voie aérienne, par un autre mode de transport, ce transport par un autre mode sera considéré comme faisant partie de la période du transport aérien.

*Article 19****Retard***

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises. Cependant, le transporteur n'est pas responsable du dommage causé par un retard s'il prouve que lui, ses préposés et mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il leur était impossible de les prendre.

*Article 20****Exonération***

Dans le cas où il fait la preuve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de la personne qui demande réparation ou de la personne dont elle tient ses droits 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 négligence ou cet autre acte ou omission préjudiciable 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 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 négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de ce passager a causé le dommage ou y a contribué. Le présent article s'applique à toutes les dispositions de la convention en matière de responsabilité, y compris le paragraphe 1 de l'article 21.

*Article 21****Indemnisation en cas de mort ou de lésion subie par le passager***

1. Pour les dommages visés au paragraphe 1 de l'article 17 et ne dépassant pas 100.000 droits de tirage spéciaux par passager, le transporteur ne peut exclure ou limiter sa responsabilité.

2. Le transporteur n'est pas responsable des dommages visés au paragraphe 1 de l'article 17 dans la mesure où ils dépassent 100.000 droits de tirage spéciaux par passager, s'il prouve:

- a) que le dommage n'est pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, ou
- b) que ces dommages résultent uniquement de la négligence ou d'un autre acte ou omission préjudiciable d'un tiers.

Article 22

Limites de responsabilité relatives aux retards, aux bagages et aux marchandises

1. En cas de dommage subi par des passagers résultant d'un retard, aux termes de l'article 19, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 4.150 droits de tirage spéciaux par passager.

2. 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, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par le passager au moment de la remise des bagages enregistrés au transporteur et moyennant le paiement éventuel d'une somme supplémentaire. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel du passager à la livraison.

3. Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur, en cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard, 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 somme supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

4. En cas de destruction, 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 destruction, 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 ou par le même récépissé ou, en l'absence de ces documents, par les mêmes indications consignées par les autres moyens visés à l'article 4, paragraphe 2, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

5. Les dispositions des paragraphes 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 transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, 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 ou de mandataires, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.

6. Les limites fixées par l'article 21 et 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 de procès exposés par le demandeur, intérêts compris. 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.

Article 23

Conversion des unités monétaires

1. Les sommes indiquées en droits de tirage spéciaux dans la présente convention 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'un Etat partie 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'un Etat partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

2. Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article, 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 prescrite à l'article 21 est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de 1.500.000 unités monétaires par passager; 62.500 unités monétaires par passager pour ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article 22; 15.000 unités monétaires par passager pour ce qui concerne le paragraphe 2 de l'article 22; et 250 unités monétaires par kilogramme pour ce qui concerne le paragraphe 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. Les sommes peuvent être converties dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause.

3. Le calcul mentionné dans la dernière phrase du paragraphe 1 du présent article et la conversion mentionnée au paragraphe 2 du présent article sont effectués de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, pour les montants prévus aux articles 21 et 22, que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 1 du présent article. Les Etats parties communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 du présent article ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 2 du présent article, selon le cas, lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente convention ou d'adhésion à celle-ci et chaque fois qu'un changement se produit dans cette méthode de calcul ou dans ces résultats.

Article 24

Révision des limites

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 25 de la présente convention et sous réserve du paragraphe 2 ci-dessous, les limites de responsabilité prescrites aux articles 21, 22 et 23 sont révisées par le dépositaire tous les cinq ans, la première révision intervenant à la fin de la cinquième année suivant la date d'entrée en vigueur de la présente convention, ou si la convention n'entre pas en vigueur dans les cinq ans qui suivent la date à laquelle elle est pour la première fois ouverte à la signature, dans l'année de son entrée en vigueur, moyennant l'application d'un coefficient pour inflation correspondant au taux cumulatif de l'inflation depuis la révision précédente ou, dans le cas d'une première révision, depuis la date d'entrée en vigueur de la convention. La mesure du taux d'inflation à utiliser pour déterminer le coefficient pour inflation est la moyenne pondérée des taux annuels de la hausse ou de la baisse des indices de prix à la consommation des Etats dont les monnaies composent le droit de tirage spécial cité au paragraphe 1 de l'article 23.

2. Si la révision mentionnée au paragraphe précédent conclut que le coefficient pour inflation a dépassé 10%, le dépositaire notifie aux Etats parties une révision des limites de responsabilité. Toute révision ainsi adoptée prend effet six mois après sa notification aux Etats parties. Si, dans les trois mois qui suivent cette notification aux Etats parties, une majorité des Etats parties notifie sa désapprobation, la révision ne prend pas effet et le dépositaire renvoie la question à une réunion des Etats parties. Le dépositaire notifie immédiatement à tous les Etats parties l'entrée en vigueur de toute révision.

3. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, la procédure évoquée au paragraphe 2 du présent article est applicable à tout moment, à condition qu'un tiers des Etats parties exprime un souhait dans ce sens et à condition que le coefficient pour inflation visé au paragraphe 1 soit supérieur à 30% de ce qu'il était à la date de la révision précédente ou à la date d'entrée en vigueur de la présente convention s'il n'y a pas eu de révision antérieure. Les révisions ultérieures selon la procédure décrite au paragraphe 1 du

présent article interviennent tous les cinq ans à partir de la fin de la cinquième année suivant la date de la révision intervenue en vertu du présent paragraphe.

Article 25

Stipulation de limites

Un transporteur peut stipuler que le contrat de transport peut fixer des limites de responsabilité plus élevées que celles qui sont prévues dans la présente convention, ou ne comporter aucune limite de responsabilité.

Article 26

Nullité des dispositions contractuelles

Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente convention.

Article 27

Liberté de contracter

Rien dans la présente convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport, de renoncer aux moyens de défense qui lui sont donnés en vertu de la présente convention ou d'établir des conditions qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente convention.

Article 28

Paiements anticipés

En cas d'accident d'aviation entraînant la mort ou la lésion de passagers, le transporteur, s'il y est tenu par la législation de son pays, versera sans retard des avances aux personnes physiques qui ont droit à un dédommagement pour leur permettre de subvenir à leurs besoins économiques immédiats. Ces avances ne constituent pas une reconnaissance de responsabilité et elles peuvent être déduites des montants versés ultérieurement par le transporteur à titre de dédommagement.

Article 29

Principe des recours

Dans le transport de passagers, de bagages et de marchandises, toute action en dommages-intérêts, à quelque titre 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. Dans toute action de ce genre, on ne pourra pas obtenir de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation.

Article 30

Préposés, mandataires – Montant total de la réparation

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

2. Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur, de ses préposés et de ses mandataires, ne doit pas dépasser lesdites limites.

3. Sauf pour le transport de marchandises, les dispositions des paragraphes 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 ou du mandataire, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.

Article 31

Délais de protestation

1. La réception des bagages enregistrés et des marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve du contraire, que les bagages et marchandises ont été livrés en bon état et conformément au titre de transport ou aux indications consignées par les autres moyens visés à l'article 3, paragraphe 2, et à l'article 4, paragraphe 2.

2. En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de sept jours pour les bagages enregistrés et de quatorze jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les vingt et un jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.

3. Toute protestation doit être faite par réserve écrite et remise ou expédiée dans le délai prévu pour cette protestation.

4. A défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

Article 32

Décès de la personne responsable

En cas de décès de la personne responsable, une action en responsabilité est recevable, conformément aux dispositions de la présente convention, à l'encontre de ceux qui représentent juridiquement sa succession.

Article 33

Juridiction compétente

1. L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'un des Etats Parties, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

2. En ce qui concerne le dommage résultant de la mort ou d'une lésion corporelle subie par un passager, l'action en responsabilité peut être intentée devant l'un des tribunaux mentionnés au paragraphe 1 du présent article ou, eu égard aux spécificités du transport aérien, sur le territoire d'un Etat partie où le passager a sa résidence principale et permanente au moment de l'accident et vers lequel ou à partir duquel le transporteur exploite des services de transport aérien, soit avec ses propres aéronefs, soit avec les aéronefs d'un autre transporteur en vertu d'un accord commercial, et dans lequel ce transporteur mène ses activités de transport aérien à partir de locaux que lui-même ou un autre transporteur avec lequel il a conclu un accord commercial loue ou possède.

3. Aux fins du paragraphe 2:

- a) „accord commercial“ signifie un accord autre qu'un accord d'agence conclu entre des transporteurs et portant sur la prestation de services communs de transport aérien de passagers;

- b) „résidence principale et permanente“ désigne le lieu unique de séjour fixe et permanent du passager au moment de l'accident. La nationalité du passager ne sera pas le facteur déterminant à cet égard.
4. La procédure sera régie selon le droit du tribunal saisi de l'affaire.

Article 34

Arbitrage

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties au contrat de transport de fret peuvent stipuler que tout différend relatif à la responsabilité du transporteur en vertu de la présente convention sera réglé par arbitrage. Cette entente sera consignée par écrit.
2. La procédure d'arbitrage se déroulera, au choix du demandeur, dans l'un des lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 33.
3. L'arbitre ou le tribunal arbitral appliquera les dispositions de la présente convention.
4. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article seront réputées faire partie de toute clause ou de tout accord arbitral, et toute disposition contraire à telle clause ou à tel accord arbitral sera nulle et de nul effet.

Article 35

Délai de recours

1. L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination, ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.
2. Le mode du calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi.

Article 36

Transporteurs successifs

1. Dans les cas de transport régis par la définition du paragraphe 3 de l'article 1, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par la présente convention, et est censé être une des parties du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.
2. Au cas d'un tel transport, le passager ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage.
3. S'il s'agit de bagages ou de marchandises, le passager ou l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur, et le destinataire ou le passager qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers le passager, ou l'expéditeur ou le destinataire.

Article 37

Droit de recours contre des tiers

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.

Chapitre IV – Transport intermodal

Article 38

Transport intermodal

1. Dans le cas de transport intermodal effectué en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les dispositions de la présente convention ne s'appliquent, sous réserve du paragraphe 4 de l'article 18, qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article 1.
2. Rien dans la présente convention n'empêche les parties, dans le cas de transport intermodal, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.

Chapitre V – Transport aérien effectué par une personne autre que le transporteur contractuel

Article 39

Transporteur contractuel – Transporteur de fait

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent lorsqu'une personne (ci-après dénommée „transporteur contractuel“) conclut un contrat de transport régi par la présente convention avec un passager ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou de l'expéditeur, et qu'une autre personne (ci-après dénommée „transporteur de fait“) effectue, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel, tout ou partie du transport, mais n'est pas, en ce qui concerne cette partie, un transporteur successif au sens de la présente convention. Cette autorisation est présumée, sauf preuve contraire.

Article 40

Responsabilité respective du transporteur contractuel et du transporteur de fait

Sauf disposition contraire du présent chapitre, si un transporteur de fait effectue tout ou partie du transport qui, conformément au contrat visé à l'article 39, est régi par la présente convention, le transporteur contractuel et le transporteur de fait sont soumis aux règles de la présente convention, le premier pour la totalité du transport envisagé dans le contrat, le second seulement pour le transport qu'il effectue.

Article 41

Attribution mutuelle

1. Les actes et omissions du transporteur de fait ou de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur contractuel.
2. Les actes et omissions du transporteur contractuel ou de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur de fait. Toutefois, aucun de ces actes ou omissions ne pourra soumettre le transporteur de fait à une responsabilité dépassant les montants prévus aux articles 21, 22, 23 et 24. Aucun accord spécial aux termes duquel le transporteur contractuel assume des obligations que n'impose pas la présente convention, aucune renonciation à des droits ou moyens de défense prévus par la présente convention ou aucune déclaration spéciale d'intérêt à la livraison, visée à l'article 22 de la présente convention, n'auront d'effet à l'égard du transporteur de fait, sauf consentement de ce dernier.

*Article 42****Notification des ordres et protestations***

Les instructions ou protestations à notifier au transporteur, en application de la présente convention, ont le même effet qu'elles soient adressées au transporteur contractuel ou au transporteur de fait. Toutefois, les instructions visées à l'article 12 n'ont d'effet que si elles sont adressées au transporteur contractuel.

*Article 43****Préposés et mandataires***

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, tout préposé ou mandataire de ce transporteur ou du transporteur contractuel, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, peut se prévaloir des conditions et des limites de responsabilité applicables, en vertu de la présente convention, au transporteur dont il est le préposé ou le mandataire, sauf s'il est prouvé qu'il a agi de telle façon que les limites de responsabilité ne puissent être invoquées conformément à la présente convention.

*Article 44****Cumul de la réparation***

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, le montant total de la réparation qui peut être obtenu de ce transporteur, du transporteur contractuel et de leurs préposés et mandataires quand ils ont agi dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut pas dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à charge soit du transporteur contractuel, soit du transporteur de fait, en vertu de la présente convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées dans le présent article ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite applicable à cette personne.

*Article 45****Notification des actions en responsabilité***

Toute action en responsabilité, relative au transport effectué par le transporteur de fait, peut être intentée, au choix du demandeur, contre ce transporteur ou le transporteur contractuel ou contre l'un et l'autre, conjointement ou séparément. Si l'action est intentée contre l'un seulement de ces transporteurs, ledit transporteur aura le droit d'appeler l'autre transporteur en intervention devant le tribunal saisi, les effets de cette intervention ainsi que la procédure qui lui est applicable étant réglés par la loi de ce tribunal.

*Article 46****Juridiction annexe***

Toute action en responsabilité, prévue à l'article 45, doit être portée, au choix du demandeur, sur le territoire d'un des Etats parties, soit devant l'un des tribunaux où une action peut être intentée contre le transporteur contractuel, conformément à l'article 33, soit devant le tribunal du domicile du transporteur de fait ou du siège principal de son exploitation.

*Article 47****Nullité des dispositions contractuelles***

Toute clause tendant à exonérer le transporteur contractuel ou le transporteur de fait de leur responsabilité en vertu du présent chapitre ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans le présent chapitre est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions du présent chapitre.

*Article 48****Rapports entre transporteur contractuel et transporteur de fait***

Sous réserve de l'article 45, aucune disposition du présent chapitre ne peut être interprétée comme affectant les droits et obligations existant entre les transporteurs, y compris tous droits à un recours ou dédommagement.

Chapitre VI – *Autres dispositions**Article 49****Obligation d'application***

Sont nulles et de nul effet toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence.

*Article 50****Assurance***

Les Etats parties exigent que leurs transporteurs contractent une assurance suffisante pour couvrir la responsabilité qui leur incombe aux termes de la présente convention. Un transporteur peut être tenu, par l'Etat partie à destination duquel il exploite des services, de fournir la preuve qu'il maintient une assurance suffisante couvrant sa responsabilité au titre de la présente convention.

*Article 51****Transport effectué dans des circonstances extraordinaires***

Les dispositions des articles 3 à 5, 7 et 8 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 d'un transporteur.

*Article 52****Définition du terme „jour“***

Lorsque dans la présente convention il est question de jours, il s'agit de jours courants et non de jours ouvrables.

Chapitre VII – *Dispositions protocolaires**Article 53****Signature, ratification et entrée en vigueur***

1. La présente convention est ouverte à Montréal le 28 mai 1999 à la signature des Etats participant à la Conférence internationale de droit aérien, tenue à Montréal du 10 au 28 mai 1999. Après le 28 mai 1999, la Convention sera ouverte à la signature de tous les Etats au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale à Montréal jusqu'à ce qu'elle entre en vigueur conformément au paragraphe 6 du présent article.

2. De même, la présente convention sera ouverte à la signature des organisations régionales d'intégration économique. Pour l'application de la présente convention, une „organisation régionale d'intégration économique“ est une organisation constituée d'Etats souverains d'une région donnée qui a compétence sur certaines matières régies par la Convention et qui a été dûment autorisée à signer et à ratifier, accepter, approuver ou adhérer à la présente convention. Sauf au paragraphe 2 de l'article 1, au paragraphe 1, alinéa b), de l'article 3, à l'alinéa b) de l'article 5, aux articles 23, 33, 46 et à l'alinéa b) de l'article 57, toute mention faite d'un „Etat partie“ ou „d'Etats parties“ s'applique également aux

organisations régionales d'intégration économique. Pour l'application de l'article 24, les mentions faites d'„une majorité des Etats parties“ et d'„un tiers des Etats parties“ ne s'appliquent pas aux organisations régionales d'intégration économique.

3. La présente convention est soumise à la ratification des Etats et des organisations d'intégration économique qui l'ont signée.
4. Tout Etat ou organisation régionale d'intégration économique qui ne signe pas la présente convention peut l'accepter, l'approuver ou y adhérer à tout moment.
5. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui est désignée par les présentes comme dépositaire.
6. La présente convention entrera en vigueur le soixantième jour après la date du dépôt auprès du dépositaire du trentième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et entre les Etats qui ont déposé un tel instrument. Les instruments déposés par les organisations régionales d'intégration économique ne seront pas comptés aux fins du présent paragraphe.
7. Pour les autres Etats et pour les autres organisations régionales d'intégration économique, la présente convention prendra effet soixante jours après la date du dépôt d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.
8. Le dépositaire notifiera rapidement à tous les signataires et à tous les Etats parties:
 - a) chaque signature de la présente convention ainsi que sa date;
 - b) chaque dépôt d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion ainsi que sa date;
 - c) la date d'entrée en vigueur de la présente convention;
 - d) la date d'entrée en vigueur de toute révision des limites de responsabilité établies en vertu de la présente convention;
 - e) toute dénonciation au titre de l'article 54.

Article 54

Dénonciation

1. Tout Etat partie peut dénoncer la présente convention par notification écrite adressée au dépositaire.
2. La dénonciation prendra effet cent quatre-vingts jours après la date à laquelle le dépositaire aura reçu la notification.

Article 55

Relation avec les autres instruments de la Convention de Varsovie

La présente convention l'emporte sur toutes règles s'appliquant au transport international par voie aérienne:

- 1) entre Etats parties à la présente convention du fait que ces Etats sont communément parties aux instruments suivants:
 - a) *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, signée à Varsovie le 12 octobre 1929 (appelée ci-après la Convention de Varsovie);
 - b) *Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929*, fait à La Haye le 28 septembre 1955 (appelé ci-après le Protocole de La Haye);
 - c) *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 (appelée ci-après la Convention de Guadalajara);

- d) *Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955*, signé à Guatemala le 8 mars 1971 (appelé ci-après le Protocole de Guatemala);
 - e) Protocoles additionnels Nos 1 à 3 et Protocole de Montréal No 4 portant modification de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye ou par la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye et par le Protocole de Guatemala, signés à Montréal le 25 septembre 1975 (appelés ci-après les Protocoles de Montréal); ou
- 2) dans le territoire de tout Etat partie à la présente convention du fait que cet Etat est partie à un ou plusieurs des instruments mentionnés aux alinéas a) à e) ci-dessus.

Article 56

Etats possédant plus d'un régime juridique

1. Si un Etat comprend deux unités territoriales ou davantage dans lesquelles des régimes juridiques différents s'appliquent aux questions régies par la présente convention, il peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que ladite convention s'applique à toutes ses unités territoriales ou seulement à l'une ou plusieurs d'entre elles et il peut à tout moment modifier cette déclaration en en soumettant une nouvelle.
2. Toute déclaration de ce genre est communiquée au dépositaire et indique expressément les unités territoriales auxquelles la Convention s'applique.
3. Dans le cas d'un Etat partie qui a fait une telle déclaration:
 - a) les références, à l'article 23, à la „monnaie nationale“ sont interprétées comme signifiant la monnaie de l'unité territoriale pertinente dudit Etat;
 - b) à l'article 28, la référence à la „loi nationale“ est interprétée comme se rapportant à la loi de l'unité territoriale pertinente dudit Etat.

Article 57

Réserves

Aucune réserve ne peut être admise à la présente convention, si ce n'est qu'un Etat partie peut à tout moment déclarer, par notification adressée au dépositaire, que la présente convention ne s'applique pas:

- a) aux transports aériens internationaux effectués et exploités directement par cet Etat à des fins non commerciales relativement à ses fonctions et devoirs d'Etat souverain;
- b) au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ou loués par ledit Etat partie et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente convention.

FAIT à Montréal le 28^e jour du mois de mai de l'an mil neuf cent quatre-vingt-dix-neuf dans les langues française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe, tous les textes faisant également foi. La présente convention restera déposée aux archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale, et le dépositaire en transmettra des copies certifiées conformes à tous les Etats parties à la Convention de Varsovie, au Protocole de La Haye, à la Convention de Guadalajara, au Protocole de Guatemala et aux Protocoles de Montréal.

*

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(13.3.2001)

Par dépêche du 2 octobre 2000, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de loi sous rubrique. Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs ainsi que le texte de la convention à approuver.

Le projet de loi comporte trois articles. Le premier approuve la convention et les deux suivants prévoient l'abrogation de la loi du 19 juin 1967 sur la responsabilité en cas de transport par air dès que la convention est entrée en vigueur. Les modalités de cette entrée en vigueur sont prévues à l'article 53, paragraphe 6. Il s'agit donc d'assurer la concomitance entre l'entrée en vigueur de la convention, d'une part, et l'abrogation de notre législation en la matière, d'autre part. Cette disposition a sûrement une certaine utilité du point de vue de la clarté juridique, mais de toute manière, compte tenu de la hiérarchie des normes qui met une convention internationale ratifiée au-dessus d'une loi nationale, les normes établies par la convention en question remplaceront les dispositions de notre législation nationale. Si les conditions énoncées à l'article 53, paragraphe 6, de la Convention de Montréal sont remplies, même avant la ratification par le Luxembourg, cela signifie qu'une fois la présente loi est entrée en vigueur, la loi du 19 juin 1967 est abrogée.

Par ailleurs, l'article 55 de la présente convention porte sur la relation avec les autres instruments de la Convention de Varsovie. Il précise que „la présente convention l'emporte sur toutes règles s'appliquant au transport international par voie aérienne“. Sont énumérés la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929 à laquelle il est également fait référence dans la loi du 19 juin 1967, le Protocole, fait à La Haye, le 28 septembre 1955 ainsi que la Convention complémentaire à la Convention de Varsovie, signée à Guadalajara, le 18 septembre 1961, auxquels il est également fait référence dans ladite loi. Cinq autres actes, l'un du 8 mars 1971 et quatre datés du 25 septembre 1975 n'ont pas encore été ratifiés par le Luxembourg, l'exposé des motifs ne les mentionnant d'ailleurs pas.

Article 1er

Sans observation.

Articles 2 et 3 (2 selon le Conseil d'Etat)

Au moment de l'adoption de son avis, la convention à approuver n'est pas encore entrée en vigueur conformément aux dispositions afférentes. Bien qu'il soit acquis que cette convention se substitue aux textes précédemment adoptés et mentionnés dans la loi de 1967, le Conseil d'Etat suggère la rédaction d'un nouvel article 2 permettant la suppression de l'article 3:

„**Art. 2.** La loi du 19 juin 1967 sur la responsabilité en cas de transport par air est abrogée dès l'entrée en vigueur, conformément à son article 53, paragraphe 6, de la convention visée à l'article 1er.“

Cette disposition, qui ne serait pas absolument indispensable, contribuera néanmoins à une plus grande transparence juridique et porte application, dans notre propre législation, de l'article 55 de la convention cité plus haut.

La Convention couvre tous les aspects de responsabilité dans le domaine du transport international de personnes, de bagages et de marchandises effectué par aéronef contre rémunération. Une adaptation de ces règles internationales régissant le transport aérien international, qui a connu une croissance fulgurante depuis le premier instrument juridique, doit être saluée.

Le Conseil d'Etat recommande pour cette raison l'approbation de la convention sous rubrique.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 13 mars 2001.

Le Secrétaire général,

Marc BESCH

Le Président,

Marcel SAUBER

*

**DEPECHE DU MINISTRE DES TRANSPORTS
AU MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES ET DU
COMMERCE EXTERIEUR**

(17.7.2001)

Madame le Ministre,

En référence à votre demande de commentaire sur l'avis du Conseil d'Etat relatif au projet de loi cité en objet, j'ai l'honneur de vous faire part que je n'ai aucune objection à l'égard de la proposition de modification formulée par le Conseil d'Etat. En effet la rédaction nouvelle de l'article 2 suggérée par le Conseil d'Etat permet d'assurer la concomitance entre l'entrée en vigueur de ladite Convention et l'abrogation de la législation actuelle tout en traduisant une plus grande transparence juridique.

Veillez agréer, Madame le Ministre, l'expression de ma parfaite considération.

Henri GRETHEN
Ministre des Transports

Service Central des Imprimés de l'Etat

4836/01

N° 4836¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2002-2003

PROJET DE LOI**portant approbation de la Convention pour l'unification
de certaines règles relatives au transport aérien international,
faite à Montréal, le 28 mai 1999**

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE L'ECONOMIE, DE L'ENERGIE,
DES POSTES ET DES TRANSPORTS**

(2.7.2003)

La Commission de compose de: M. John SCHUMMER, Président; Mme Agny DURDU, Rapporteuse; M. François BAUSCH, M. Lucien CLEMENT, Mme Mady DELVAUX-STEHRRES, M. Gusty GRAAS, M. Fernand GREISEN, M. Norbert HAUPERT, M. Marcel SAUBER, M. Nicolas STROTZ et M. Marc ZANUSSI, Membres.

*

ANTECEDENTS

Le projet de loi a été déposé le 30.8.2001 à la Chambre des Députés. Le Conseil d'Etat a émis son avis le 13.3.2001.

La Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports a analysé le projet de loi et l'avis du Conseil d'Etat en sa réunion du 21 octobre 2002. Au cours de la même réunion, elle a désigné Mme Agny Durdu comme rapportrice.

Le présent rapport a été adopté lors de la réunion du 2 juillet 2003.

*

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

La Haute Corporation a recommandé l'adoption du présent projet de loi, mais elle a proposé une modification rédactionnelle du texte du projet de loi.

En effet, le texte gouvernemental initial comportait 3 articles, l'un approuvant le texte de la Convention, les deux autres précisant que le jour où la Convention entre en vigueur, la loi du 19 juin 1967 sur la responsabilité en cas de transport par air est abrogée.

Le Conseil d'Etat a suggéré une nouvelle rédaction de l'article 2 permettant la suppression de l'article 3.

La Commission a constaté que lors du dépôt du projet de loi les autorités gouvernementales avaient d'ores et déjà tenu compte de la suggestion du Conseil d'Etat. Elle se rallie à l'avis du Conseil d'Etat et approuve la rédaction du projet de loi en deux articles.

*

PRESENTATION DE LA CONVENTION

Régime actuel

Le 12 octobre 1929 la Convention de Varsovie visant l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international a été signée. Elle a été approuvée au Luxembourg par la loi du 25 juillet 1949. Par la suite, certaines modifications ont été faites par le Protocole de La Haye du 28 septembre 1955 (loi du 21 décembre 1956) et par la Convention de Guadalajara du 18 septembre 1961 approuvée par la loi du 26 mai 1967.

Le régime découlant de ces différents textes internationaux est communément appelé „régime de Varsovie“ et il dénonce des règles relatives au transport international de personnes, de bagages et de marchandises par avion.

Cependant ce régime demandait à être revu et complété au vu de l'évolution de l'aviation civile et commerciale.

Des négociations internationales ont été entamées et ont abouti à la signature de la Convention de Montréal le 28 mai 1999.

La Convention de Montréal

Cette convention maintient un noyau de dispositions qui se sont avérées utiles et efficaces, mais elle apporte aussi une modernisation nécessaire dans certains domaines clés, en rétablissant l'uniformité et la prévisibilité des règles relatives au transport international de personnes, de bagages et de marchandises.

1) *Entrée en vigueur*

Les négociations ont eu lieu au siège de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) à Montréal, du 10 au 28 mai 1999. Aux termes de l'article 53, alinéa 6, la convention entrera en vigueur le sixtième jour après la date du dépôt du dépositaire du trentième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et entre les Etats qui ont déposé un tel instrument.

Aux termes de l'article 53, alinéa 7, même les organisations régionales d'intégration économique peuvent déposer des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion. Ainsi l'Union européenne pourrait-elle adhérer à cette convention.

2) *Champ d'application de la présente Convention*

L'article 1 détermine le champ d'application de la présente convention.

Elle s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération.

Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transport aérien.

L'alinéa 2 de l'article 1 fournit la définition de l'expression „transport international“. Il s'agit de tout transport dans lequel le point de départ et le point de destination sont situés soit sur le territoire des deux Etats parties, soit sur le territoire d'un seul Etat qui fait partie de la Convention si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat. Sans escale, le transport entre les points du territoire d'un seul Etat partie n'est pas considéré comme international.

Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs successifs est à considérer comme un transport unique et gardera son caractère international même si un ou plusieurs contrats doivent être exécutés intégralement dans le territoire d'un même Etat.

Aux termes de l'article 2, alinéa 3, le transport des envois postaux est expressément exclu du champ d'application de la Convention.

La présente Convention s'applique par contre si le transport est effectué par une personne autre que le transporteur contractuel. Des règles particulières joueront quant aux relations entre le client et le transporteur de fait (articles 39-48 de la Convention).

Dans l'hypothèse d'un transport intermodal effectué en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les dispositions de la convention s'appliqueront en principe exclusivement à la partie transport par air si les conditions de l'article 1 sont données (article 38 de la Convention).

Le rapporteur tient à souligner que si les Etats membres peuvent à tout moment dénoncer la présente convention (l'article 54) il ne leur est pas loisible de formuler des réserves (article 57). Tout Etat peut cependant déclarer à tout moment au dépositaire que la présente Convention ne s'applique pas aux transports aériens internationaux effectués et exploités directement par cet Etat à des fins non commerciales relatives à ses fonctions et devoirs d'Etat souverain et/ou transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ou loués par ledit Etat.

3) Responsabilité, exonération et dédommagements survenus dans le cadre de la présente convention

Le dommage subi est libellé pour les besoins de l'application de la Convention en „DTS“ (droits de tirage spéciaux). L'article 23 de la Convention précise que les sommes formulées en DTS se rapportent au droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international.

La conversion des sommes se fera selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date du jugement.

La Convention instaure le système de la responsabilité objective à charge du transporteur lorsque la mort ou la lésion subie par un passager ou la perte ou l'avarie des bagages a une valeur moindre à 100.000.- DTS. Dans cette hypothèse, le transporteur ne pourra s'exonérer totalement ou partiellement de sa responsabilité.

Dans l'hypothèse où ces mêmes dommages dépasseront 100.000 droits de tirage spéciaux, le transporteur doit prouver que le dommage n'est pas dû à sa négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable de sa part, ou alors que les dommages résultent du fait d'un tiers (articles 17 et 21).

Concernant l'avarie ou l'endommagement des marchandises transportées, la Convention applique le même système de responsabilité, à savoir que la responsabilité du transporteur est engagée du moment que le transport s'est fait par aéronef.

Le transporteur peut s'exonérer s'il prouve que le dommage est dû à la nature de la marchandise, à un emballage défectueux, à un fait de guerre ou à un acte d'autorité publique (article 18).

Aux termes de l'article 24, les limites de responsabilité prévues aux articles 21, 22 et 23 sont révisées par le dépositaire tous les 5 ans.

4) Juridiction compétente

La Convention a effectué une ouverture aux victimes. L'action en responsabilité est portée au choix du demandeur soit

- 1) devant le tribunal du domicile du transporteur
- 2) devant le tribunal du siège principal de son exploitation
- 3) devant le tribunal du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat à été conclu
- 4) devant le tribunal du lieu de destination.

En cas de mort ou de lésion d'un passager, l'action en responsabilité peut être intentée soit

- 1) devant l'un des tribunaux énumérés plus haut soit
- 2) devant le tribunal du lieu de la résidence principale et permanente du passager.

Le recours doit être intenté dans un délai de 2 ans sous peine de forclusion (article 35).

*

CONCLUSION

Au cours de la réunion du 2 juillet 2003, la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports a adopté le présent rapport et propose à la Chambre des Députés de voter le présent projet de loi, dont la teneur est la suivante:

*

TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION**PROJET DE LOI****portant approbation de la Convention pour l'unification
de certaines règles relatives au transport aérien international,
faite à Montréal, le 28 mai 1999**

Art. 1er.— Est approuvée la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, faite à Montréal, le 28 mai 1999.

Art. 2.— La loi du 19 juin 1967 sur la responsabilité en cas de transport par air est abrogée dès l'entrée en vigueur, conformément à l'article 53, paragraphe 6, de la Convention visée à l'article 1er.

Luxembourg, le 2 juillet 2003

La Rapportrice,
Agy DURDU

Le Président,
John SCHUMMER

4836/02

N° 4836²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2002-2003

PROJET DE LOI

**portant approbation de la Convention pour l'unification
de certaines règles relatives au transport aérien international,
faite à Montréal, le 28 mai 1999**

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(18.7.2003)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 11 juillet 2003 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

**portant approbation de la Convention pour l'unification
de certaines règles relatives au transport aérien international,
faite à Montréal, le 28 mai 1999**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 10 juillet 2003 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'Etat en sa séance du 13 mars 2001;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du 18 juillet 2003.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Pierre MORES

Service Central des Imprimés de l'Etat

4836

MEMORIAL

**Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg**



MEMORIAL

**Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg**

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 131

3 septembre 2003

Sommaire

**CONVENTION INTERNATIONALE
RELATIVE AU TRANSPORT AERIEN**

**Loi du 12 août 2003 portant approbation de la Convention pour l'unification de certaines règles
relatives au transport aérien international, faite à Montréal, le 28 mai 1999 page 2670**

Loi du 12 août 2003 portant approbation de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, faite à Montréal, le 28 mai 1999.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 10 juillet 2003 et celle du Conseil d'Etat du 18 juillet 2003 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Art. 1^{er}. Est approuvée la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, faite à Montréal, le 28 mai 1999.

Art. 2. La loi du 19 juin 1967 sur la responsabilité en cas de transport par air est abrogée dès l'entrée en vigueur, conformément à l'article 53, paragraphe 6, de la Convention visée à l'article 1^{er}.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre des Affaires Etrangères,
et du Commerce Extérieur,
Lydie Polfer*

*Le Ministre des Transports,
Henri Grethen*

Cabasson, le 12 août 2003.
Henri

Doc. parl. 4836; sess. ord. 2000-2001 et 2002-2003

**CONVENTION POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES
RELATIVES AU TRANSPORT AERIEN INTERNATIONAL**

RECONNAISSANT l'importante contribution de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, ci-après appelée la „Convention de Varsovie“ et celle d'autres instruments connexes à l'harmonisation du droit aérien international privé,

RECONNAISSANT la nécessité de moderniser et de refondre la Convention de Varsovie et les instruments connexes,

RECONNAISSANT l'importance d'assurer la protection des intérêts des consommateurs dans le transport aérien international et la nécessité d'une indemnisation équitable fondée sur le principe de réparation,

REAFFIRMANT l'intérêt d'assurer le développement d'une exploitation ordonnée du transport aérien international et un acheminement sans heurt des passagers, des bagages et des marchandises, conformément aux principes et aux objectifs de la Convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944,

CONVAINCUS que l'adoption de mesures collectives par les Etats en vue d'harmoniser davantage et de codifier certaines règles régissant le transport aérien international est le meilleur moyen de réaliser un équilibre équitable des intérêts,

LES ETATS PARTIES A LA PRESENTE CONVENTION SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

Chapitre I – Généralités

Article 1

Champ d'application

1. La présente convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transport aérien.

2. Au sens de la présente convention, l'expression transport international s'entend de tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Etats parties, soit sur le territoire d'un seul Etat partie si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat, même si cet Etat n'est pas un Etat partie. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'un seul Etat partie n'est pas considéré comme international au sens de la présente convention.

3. Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs successifs est censé constituer pour l'application de la présente convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats, et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans le territoire d'un même Etat.

4. La présente convention s'applique aussi aux transports visés au Chapitre V, sous réserve des dispositions dudit chapitre.

*Article 2***Transport effectué par l'Etat et transport d'envois postaux**

1. La présente convention s'applique aux transports effectués par l'Etat ou les autres personnes juridiques de droit public, dans les conditions prévues à l'article 1.

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 du paragraphe 2 ci-dessus ne s'appliquent pas au transport des envois postaux.

Chapitre II – Documents et obligations des Parties relatifs au transport des passagers, des bagages et des marchandises*Article 3***Passagers et bagages**

1. Dans le transport des 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'un même Etat partie 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 au paragraphe 1 peut se substituer à la délivrance du titre de transport mentionné dans ce paragraphe. Si un tel autre moyen est utilisé, le transporteur offrira de délivrer au passager un document écrit constatant les indications qui y sont consignées.

3. Le transporteur délivrera au passager une fiche d'identification pour chaque article de bagage enregistré.

4. Il sera donné au passager un avis écrit indiquant que, lorsque la présente convention s'applique, elle régit la responsabilité des transporteurs en cas de mort ou de lésion ainsi qu'en cas de destruction, de perte ou d'avarie des bagages, ou de retard.

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

*Article 4***Marchandises**

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 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 marchandises permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées par ces autres moyens.

*Article 5***Contenu de la lettre de transport aérien ou du récépissé de marchandises**

La lettre de transport aérien ou le récépissé de marchandises 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'un même Etat partie et qu'une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales;
- c) la mention du poids de l'expédition.

*Article 6***Document relatif à la nature de la marchandise**

L'expéditeur peut être tenu pour accomplir les formalités nécessaires de douane, de police et d'autres autorités publiques d'émettre un document indiquant la nature de la marchandise. Cette disposition ne crée pour le transporteur aucun devoir, obligation ni responsabilité.

*Article 7***Description de la lettre de transport aérien**

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, ce dernier est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant au nom de l'expéditeur.

Article 8**Documents relatifs à plusieurs colis**

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 de marchandises distincts, lorsque les autres moyens visés au paragraphe 2 de l'article 4 sont utilisés.

Article 9**Inobservation des dispositions relatives aux documents obligatoires**

L'inobservation des dispositions des articles 4 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**Responsabilité pour les indications portées dans les documents**

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 marchandises ou pour insertion dans les données enregistrées par les autres moyens prévus au paragraphe 2 de l'article 4. Ces dispositions s'appliquent aussi au cas où la personne agissant au nom de l'expéditeur est également l'agent du transporteur.

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, en raison d'indications et de déclarations irrégulières, inexacts ou incomplètes fournies et faites par lui ou en son nom.

3. Sous réserve des dispositions des paragraphes 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, en raison d'indications et de déclarations irrégulières, inexacts ou incomplètes insérées par lui ou en son nom dans le récépissé de marchandises ou dans les données enregistrées par les autres moyens prévus au paragraphe 2 de l'article 4.

Article 11**Valeur probante des documents**

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

Article 12**Droit de disposer de la marchandise**

1. L'expéditeur a le droit, à la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aéroport de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant livrer 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'aéroport 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 instructions de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.

3. Si le transporteur exécute les instructions 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 joint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

Article 13**Livraison de la marchandise**

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 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

Possibilité de faire valoir les droits de l'expéditeur et du destinataire

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 nom propre, 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

Rapports entre l'expéditeur et le destinataire ou rapports entre les tierces parties

1. Les articles 12, 13 et 14 ne portent préjudice ni aux rapports entre l'expéditeur et le destinataire, ni aux rapports mutuels des tierces parties dont les droits proviennent de l'expéditeur ou du destinataire.
2. Toute clause dérogeant aux dispositions des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien ou dans le récépissé de marchandises.

Article 16

Formalités de douane, de police ou d'autres autorités publiques

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, de police ou d'autres autorités publiques. 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 ou mandataires.
2. Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants.

Chapitre III – Responsabilité du transporteur et étendue de l'indemnisation du préjudice

Article 17

Mort ou lésion subie par le passager – Damage causé aux bagages

1. Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que l'accident qui a causé la mort ou la lésion s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.
2. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés, par cela seul que le fait qui a causé la destruction, la perte ou l'avarie s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde des bagages enregistrés. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si et dans la mesure où le dommage résulte de la nature ou du vice propre des bagages. Dans le cas des bagages non enregistrés, notamment des effets personnels, le transporteur est responsable si le dommage résulte de sa faute ou de celle de ses préposés ou mandataires.
3. Si le transporteur admet la perte des bagages enregistrés ou si les bagages enregistrés ne sont pas arrivés à destination dans les vingt et un jours qui suivent la date à laquelle ils auraient dû arriver, le passager est autorisé à faire valoir contre le transporteur les droits qui découlent du contrat de transport.
4. Sous réserve de dispositions contraires, dans la présente convention le terme „bagages“ désigne les bagages enregistrés aussi bien que les bagages non enregistrés.

Article 18

Damage causé à la marchandise

1. 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.
2. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable s'il établit, et dans la mesure où il établit, que la destruction, la perte ou l'avarie de la marchandise résulte 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 ou mandataires;
 - 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.
3. Le transport aérien, au sens du paragraphe 1 du présent article, comprend la période pendant laquelle la marchandise se trouve sous la garde du transporteur.
4. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou par voie d'eau intérieure 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

du contraire, résulter d'un fait survenu pendant le transport aérien. Si, sans le consentement de l'expéditeur, le transporteur remplace en totalité ou en partie le transport convenu dans l'entente conclue entre les parties comme étant le transport par voie aérienne, par un autre mode de transport, ce transport par un autre mode sera considéré comme faisant partie de la période du transport aérien.

Article 19

Retard

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises. Cependant, le transporteur n'est pas responsable du dommage causé par un retard s'il prouve que lui, ses préposés et mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il leur était impossible de les prendre.

Article 20

Exonération

Dans le cas où il fait la preuve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de la personne qui demande réparation ou de la personne dont elle tient ses droits 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 négligence ou cet autre acte ou omission préjudiciable 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 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 négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de ce passager a causé le dommage ou y a contribué. Le présent article s'applique à toutes les dispositions de la convention en matière de responsabilité, y compris le paragraphe 1 de l'article 21.

Article 21

Indemnisation en cas de mort ou de lésion subie par le passager

1. Pour les dommages visés au paragraphe 1 de l'article 17 et ne dépassant pas 100.000 droits de tirage spéciaux par passager, le transporteur ne peut exclure ou limiter sa responsabilité.
2. Le transporteur n'est pas responsable des dommages visés au paragraphe 1 de l'article 17 dans la mesure où ils dépassent 100.000 droits de tirage spéciaux par passager, s'il prouve:
 - a) que le dommage n'est pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, ou
 - b) que ces dommages résultent uniquement de la négligence ou d'un autre acte ou omission préjudiciable d'un tiers.

Article 22

Limites de responsabilité relatives aux retards, aux bagages et aux marchandises

1. En cas de dommage subi par des passagers résultant d'un retard, aux termes de l'article 19, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 4.150 droits de tirage spéciaux par passager.
2. 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, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par le passager au moment de la remise des bagages enregistrés au transporteur et moyennant le paiement éventuel d'une somme supplémentaire. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel du passager à la livraison.
3. Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur, en cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard, 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 somme supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.
4. En cas de destruction, 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 destruction, 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 ou par le même récépissé ou, en l'absence de ces documents, par les mêmes indications consignées par les autres moyens visés à l'article 4, paragraphe 2, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.
5. Les dispositions des paragraphes 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 transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, 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 ou de mandataires, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.
6. Les limites fixées par l'article 21 et 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 de

procès exposés par le demandeur, intérêts compris. 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.

Article 23

Conversion des unités monétaires

1. Les sommes indiquées en droits de tirage spéciaux dans la présente convention 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'un Etat partie 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'un Etat partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

2. Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article, 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 prescrite à l'article 21 est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de 1.500.000 unités monétaires par passager; 62.500 unités monétaires par passager pour ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article 22; 15.000 unités monétaires par passager pour ce qui concerne le paragraphe 2 de l'article 22; et 250 unités monétaires par kilogramme pour ce qui concerne le paragraphe 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. Les sommes peuvent être converties dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause.

3. Le calcul mentionné dans la dernière phrase du paragraphe 1 du présent article et la conversion mentionnée au paragraphe 2 du présent article sont effectués de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, pour les montants prévus aux articles 21 et 22, que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 1 du présent article. Les Etats parties communiquent au depositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 du présent article ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 2 du présent article, selon le cas, lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente convention ou d'adhésion à celle-ci et chaque fois qu'un changement se produit dans cette méthode de calcul ou dans ces résultats.

Article 24

Révision des limites

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 25 de la présente convention et sous réserve du paragraphe 2 ci-dessous, les limites de responsabilité prescrites aux articles 21, 22 et 23 sont révisées par le depositaire tous les cinq ans, la première révision intervenant à la fin de la cinquième année suivant la date d'entrée en vigueur de la présente convention, ou si la convention n'entre pas en vigueur dans les cinq ans qui suivent la date à laquelle elle est pour la première fois ouverte à la signature, dans l'année de son entrée en vigueur, moyennant l'application d'un coefficient pour inflation correspondant au taux cumulé de l'inflation depuis la révision précédente ou, dans le cas d'une première révision, depuis la date d'entrée en vigueur de la convention. La mesure du taux d'inflation à utiliser pour déterminer le coefficient pour inflation est la moyenne pondérée des taux annuels de la hausse ou de la baisse des indices de prix à la consommation des Etats dont les monnaies composent le droit de tirage spécial cité au paragraphe 1 de l'article 23.

2. Si la révision mentionnée au paragraphe précédent conclut que le coefficient pour inflation a dépassé 10%, le depositaire notifie aux Etats parties une révision des limites de responsabilité. Toute révision ainsi adoptée prend effet six mois après sa notification aux Etats parties. Si, dans les trois mois qui suivent cette notification aux Etats parties, une majorité des Etats parties notifie sa désapprobation, la révision ne prend pas effet et le depositaire renvoie la question à une réunion des Etats parties. Le depositaire notifie immédiatement à tous les Etats parties l'entrée en vigueur de toute révision.

3. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, la procédure évoquée au paragraphe 2 du présent article est applicable à tout moment, à condition qu'un tiers des Etats parties exprime un souhait dans ce sens et à condition que le coefficient pour inflation visé au paragraphe 1 soit supérieur à 30% de ce qu'il était à la date de la révision précédente ou à la date d'entrée en vigueur de la présente convention s'il n'y a pas eu de révision antérieure. Les révisions ultérieures selon la procédure décrite au paragraphe 1 du présent article interviennent tous les cinq ans à partir de la fin de la cinquième année suivant la date de la révision intervenue en vertu du présent paragraphe.

Article 25

Stipulation de limites

Un transporteur peut stipuler que le contrat de transport peut fixer des limites de responsabilité plus élevées que celles qui sont prévues dans la présente convention, ou ne comporter aucune limite de responsabilité.

*Article 26***Nullité des dispositions contractuelles**

Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente convention.

*Article 27***Liberté de contracter**

Rien dans la présente convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport, de renoncer aux moyens de défense qui lui sont donnés en vertu de la présente convention ou d'établir des conditions qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente convention.

*Article 28***Paiements anticipés**

En cas d'accident d'aviation entraînant la mort ou la lésion de passagers, le transporteur, s'il y est tenu par la législation de son pays, versera sans retard des avances aux personnes physiques qui ont droit à un dédommagement pour leur permettre de subvenir à leurs besoins économiques immédiats. Ces avances ne constituent pas une reconnaissance de responsabilité et elles peuvent être déduites des montants versés ultérieurement par le transporteur à titre de dédommagement.

*Article 29***Principe des recours**

Dans le transport de passagers, de bagages et de marchandises, toute action en dommages-intérêts, à quelque titre 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. Dans toute action de ce genre, on ne pourra pas obtenir de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation.

*Article 30***Préposés, mandataires – Montant total de la réparation**

1. Si une action est intentée contre un préposé ou un mandataire du transporteur à la suite d'un dommage visé par la présente convention, ce préposé ou mandataire, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des conditions et des limites de responsabilité que peut invoquer le transporteur en vertu de la présente convention.
2. Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur, de ses préposés et de ses mandataires, ne doit pas dépasser lesdites limites.
3. Sauf pour le transport de marchandises, les dispositions des paragraphes 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 ou du mandataire, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.

*Article 31***Délais de protestation**

1. La réception des bagages enregistrés et des marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve du contraire, que les bagages et marchandises ont été livrés en bon état et conformément au titre de transport ou aux indications consignées par les autres moyens visés à l'article 3, paragraphe 2, et à l'article 4, paragraphe 2.
2. En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de sept jours pour les bagages enregistrés et de quatorze jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les vingt et un jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.
3. Toute protestation doit être faite par réserve écrite et remise ou expédiée dans le délai prévu pour cette protestation.
4. A défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

*Article 32***Décès de la personne responsable**

En cas de décès de la personne responsable, une action en responsabilité est recevable, conformément aux dispositions de la présente convention, à l'encontre de ceux qui représentent juridiquement sa succession.

*Article 33***Jurisdiction compétente**

1. L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'un des Etats parties, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

2. En ce qui concerne le dommage résultant de la mort ou d'une lésion corporelle subie par un passager, l'action en responsabilité peut être intentée devant l'un des tribunaux mentionnés au paragraphe 1 du présent article ou, eu égard aux spécificités du transport aérien, sur le territoire d'un Etat partie où le passager a sa résidence principale et permanente au moment de l'accident et vers lequel ou à partir duquel le transporteur exploite des services de transport aérien, soit avec ses propres aéronefs, soit avec les aéronefs d'un autre transporteur en vertu d'un accord commercial, et dans lequel ce transporteur mène ses activités de transport aérien à partir de locaux que lui-même ou un autre transporteur avec lequel il a conclu un accord commercial loue ou possède.

3. Aux fins du paragraphe 2:

- a) „accord commercial“ signifie un accord autre qu'un accord d'agence conclu entre des transporteurs et portant sur la prestation de services communs de transport aérien de passagers;
- b) „résidence principale et permanente“ désigne le lieu unique de séjour fixe et permanent du passager au moment de l'accident. La nationalité du passager ne sera pas le facteur déterminant à cet égard.

4. La procédure sera régie selon le droit du tribunal saisi de l'affaire.

*Article 34***Arbitrage**

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties au contrat de transport de fret peuvent stipuler que tout différend relatif à la responsabilité du transporteur en vertu de la présente convention sera réglé par arbitrage. Cette entente sera consignée par écrit.

2. La procédure d'arbitrage se déroulera, au choix du demandeur, dans l'un des lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 33.

3. L'arbitre ou le tribunal arbitral appliquera les dispositions de la présente convention.

4. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article seront réputées faire partie de toute clause ou de tout accord arbitral, et toute disposition contraire à telle clause ou à tel accord arbitral sera nulle et de nul effet.

*Article 35***Délai de recours**

1. L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination, ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.

2. Le mode du calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi.

*Article 36***Transporteurs successifs**

1. Dans les cas de transport régis par la définition du paragraphe 3 de l'article I, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par la présente convention, et est censé être une des parties du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.

2. Au cas d'un tel transport, le passager ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage.

3. S'il s'agit de bagages ou de marchandises, le passager ou l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur, et le destinataire ou le passager qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers le passager, ou l'expéditeur ou le destinataire.

*Article 37***Droit de recours contre des tiers**

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.

Chapitre IV – Transport intermodal

Article 38

Transport intermodal

1. Dans le cas de transport intermodal effectué en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les dispositions de la présente convention ne s'appliquent, sous réserve du paragraphe 4 de l'article 18, qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article 1.

2. Rien dans la présente convention n'empêche les parties, dans le cas de transport intermodal, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.

Chapitre V – Transport aérien effectué par une personne autre que le transporteur contractuel

Article 39

Transporteur contractuel – Transporteur de fait

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent lorsqu'une personne (ci-après dénommée „transporteur contractuel“) conclut un contrat de transport régi par la présente convention avec un passager ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou de l'expéditeur, et qu'une autre personne (ci-après dénommée „transporteur de fait“) effectue, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel, tout ou partie du transport, mais n'est pas, en ce qui concerne cette partie, un transporteur successif au sens de la présente convention. Cette autorisation est présumée, sauf preuve contraire.

Article 40

Responsabilité respective du transporteur contractuel et du transporteur de fait

Sauf disposition contraire du présent chapitre, si un transporteur de fait effectue tout ou partie du transport qui, conformément au contrat visé à l'article 39, est régi par la présente convention, le transporteur contractuel et le transporteur de fait sont soumis aux règles de la présente convention, le premier pour la totalité du transport envisagé dans le contrat, le second seulement pour le transport qu'il effectue.

Article 41

Attribution mutuelle

1. Les actes et omissions du transporteur de fait ou de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur contractuel.

2. Les actes et omissions du transporteur contractuel ou de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur de fait. Toutefois, aucun de ces actes ou omissions ne pourra soumettre le transporteur de fait à une responsabilité dépassant les montants prévus aux articles 21, 22, 23 et 24. Aucun accord spécial aux termes duquel le transporteur contractuel assume des obligations que n'impose pas la présente convention, aucune renonciation à des droits ou moyens de défense prévus par la présente convention ou aucune déclaration spéciale d'intérêt à la livraison, visée à l'article 22 de la présente convention, n'auront d'effet à l'égard du transporteur de fait, sauf consentement de ce dernier.

Article 42

Notification des ordres et protestations

Les instructions ou protestations à notifier au transporteur, en application de la présente convention, ont le même effet qu'elles soient adressées au transporteur contractuel ou au transporteur de fait. Toutefois, les instructions visées à l'article 12 n'ont d'effet que si elles sont adressées au transporteur contractuel.

Article 43

Préposés et mandataires

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, tout préposé ou mandataire de ce transporteur ou du transporteur contractuel, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, peut se prévaloir des conditions et des limites de responsabilité applicables, en vertu de la présente convention, au transporteur dont il est le préposé ou le mandataire, sauf s'il est prouvé qu'il a agi de telle façon que les limites de responsabilité ne puissent être invoquées conformément à la présente convention.

Article 44

Cumul de la réparation

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, le montant total de la réparation qui peut être obtenu de ce transporteur, du transporteur contractuel et de leurs préposés et mandataires quand ils ont agi dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut pas dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à charge soit du transporteur contractuel, soit du transporteur de fait, en vertu de la présente convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées dans le présent article ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite applicable à cette personne.

*Article 45***Notification des actions en responsabilité**

Toute action en responsabilité, relative au transport effectué par le transporteur de fait, peut être intentée, au choix du demandeur, contre ce transporteur ou le transporteur contractuel ou contre l'un et l'autre, conjointement ou séparément. Si l'action est intentée contre l'un seulement de ces transporteurs, ledit transporteur aura le droit d'appeler l'autre transporteur en intervention devant le tribunal saisi, les effets de cette intervention ainsi que la procédure qui lui est applicable étant réglés par la loi de ce tribunal.

*Article 46***Jurisdiction annexe**

Toute action en responsabilité, prévue à l'article 45, doit être portée, au choix du demandeur, sur le territoire d'un des Etats parties, soit devant l'un des tribunaux où une action peut être intentée contre le transporteur contractuel, conformément à l'article 33, soit devant le tribunal du domicile du transporteur de fait ou du siège principal de son exploitation.

*Article 47***Nullité des dispositions contractuelles**

Toute clause tendant à exonérer le transporteur contractuel ou le transporteur de fait de leur responsabilité en vertu du présent chapitre ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans le présent chapitre est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions du présent chapitre.

*Article 48***Rapports entre transporteur contractuel et transporteur de fait**

Sous réserve de l'article 45, aucune disposition du présent chapitre ne peut être interprétée comme affectant les droits et obligations existant entre les transporteurs, y compris tous droits à un recours ou dédommagement.

Chapitre VI – Autres dispositions*Article 49***Obligation d'application**

Sont nulles et de nul effet toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence.

*Article 50***Assurance**

Les Etats parties exigent que leurs transporteurs contractent une assurance suffisante pour couvrir la responsabilité qui leur incombe aux termes de la présente convention. Un transporteur peut être tenu, par l'Etat partie à destination duquel il exploite des services, de fournir la preuve qu'il maintient une assurance suffisante couvrant sa responsabilité au titre de la présente convention.

*Article 51***Transport effectué dans des circonstances extraordinaires**

Les dispositions des articles 3 à 5, 7 et 8 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 d'un transporteur.

*Article 52***Définition du terme „jour“**

Lorsque dans la présente convention il est question de jours, il s'agit de jours courants et non de jours ouvrables.

Chapitre VII – Dispositions protocolaires*Article 53***Signature, ratification et entrée en vigueur**

1. La présente convention est ouverte à Montréal le 28 mai 1999 à la signature des Etats participant à la Conférence internationale de droit aérien, tenue à Montréal du 10 au 28 mai 1999. Après le 28 mai 1999, la Convention sera ouverte à la signature de tous les Etats au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale à Montréal jusqu'à ce qu'elle entre en vigueur conformément au paragraphe 6 du présent article.

2. De même, la présente convention sera ouverte à la signature des organisations régionales d'intégration économique. Pour l'application de la présente convention, une „organisation régionale d'intégration économique“ est une organisation constituée d'Etats souverains d'une région donnée qui a compétence sur certaines matières régies par la Convention et qui a été dûment autorisée à signer et à ratifier, accepter, approuver ou adhérer à la présente convention. Sauf au paragraphe 2 de l'article 1, au paragraphe 1, alinéa b), de l'article 3, à l'alinéa b) de l'article 5, aux

articles 23, 33, 46 et à l'alinéa b) de l'article 57, toute mention faite d'un „Etat partie“ ou „d'Etats parties“ s'applique également aux organisations régionales d'intégration économique. Pour l'application de l'article 24, les mentions faites d'„une majorité des Etats parties“ et d'„un tiers des Etats parties“ ne s'appliquent pas aux organisations régionales d'intégration économique.

3. La présente convention est soumise à la ratification des Etats et des organisations d'intégration économique qui l'ont signée.

4. Tout Etat ou organisation régionale d'intégration économique qui ne signe pas la présente convention peut l'accepter, l'approuver ou y adhérer à tout moment.

5. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui est désignée par les présentes comme dépositaire.

6. La présente convention entrera en vigueur le soixantième jour après la date du dépôt auprès du dépositaire du trentième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et entre les Etats qui ont déposé un tel instrument. Les instruments déposés par les organisations régionales d'intégration économique ne seront pas comptés aux fins du présent paragraphe.

7. Pour les autres Etats et pour les autres organisations régionales d'intégration économique, la présente convention prendra effet soixante jours après la date du dépôt d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

8. Le dépositaire notifiera rapidement à tous les signataires et à tous les Etats parties:

- a) chaque signature de la présente convention ainsi que sa date;
- b) chaque dépôt d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion ainsi que sa date;
- c) la date d'entrée en vigueur de la présente convention;
- d) la date d'entrée en vigueur de toute révision des limites de responsabilité établies en vertu de la présente convention;
- e) toute dénonciation au titre de l'article 54.

Article 54

Dénonciation

1. Tout Etat partie peut dénoncer la présente convention par notification écrite adressée au dépositaire.

2. La dénonciation prendra effet cent quatre-vingts jours après la date à laquelle le dépositaire aura reçu la notification.

Article 55

Relation avec les autres instruments de la Convention de Varsovie

La présente convention l'emporte sur toutes règles s'appliquant au transport international par voie aérienne:

- 1) entre Etats parties à la présente convention du fait que ces Etats sont communément parties aux instruments suivants:
 - a) Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929 (appelée ci-après la Convention de Varsovie);
 - b) Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, fait à La Haye le 28 septembre 1955 (appelé ci-après le Protocole de La Haye);
 - c) 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 (appelée ci-après la Convention de Guadalajara);
 - d) Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955, signé à Guatemala le 8 mars 1971 (appelé ci-après le Protocole de Guatemala);
 - e) Protocoles additionnels Nos 1 à 3 et Protocole de Montréal No 4 portant modification de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye ou par la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye et par le Protocole de Guatemala, signés à Montréal le 25 septembre 1975 (appelés ci-après les Protocoles de Montréal); ou
- 2) dans le territoire de tout Etat partie à la présente convention du fait que cet Etat est partie à un ou plusieurs des instruments mentionnés aux alinéas a) à e) ci-dessus.

Article 56

Etats possédant plus d'un régime juridique

1. Si un Etat comprend deux unités territoriales ou davantage dans lesquelles des régimes juridiques différents s'appliquent aux questions régies par la présente convention, il peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que ladite convention s'applique à toutes ses unités territoriales ou seulement à l'une ou plusieurs d'entre elles et il peut à tout moment modifier cette déclaration en en soumettant une nouvelle.

2. Toute déclaration de ce genre est communiquée au depositaire et indique expressément les unités territoriales auxquelles la Convention s'applique.

3. Dans le cas d'un Etat partie qui a fait une telle déclaration:

- a) les références, à l'article 23, à la „monnaie nationale“ sont interprétées comme signifiant la monnaie de l'unité territoriale pertinente dudit Etat;
- b) à l'article 28, la référence à la „loi nationale“ est interprétée comme se rapportant à la loi de l'unité territoriale pertinente dudit Etat.

Article 57

Réserves

Aucune réserve ne peut être admise à la présente convention, si ce n'est qu'un Etat partie peut à tout moment déclarer, par notification adressée au depositaire, que la présente convention ne s'applique pas:

- a) aux transports aériens internationaux effectués et exploités directement par cet Etat à des fins non commerciales relativement à ses fonctions et devoirs d'Etat souverain;
- b) au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ou loués par ledit Etat partie et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente convention.

FAIT à Montréal le 28^e jour du mois de mai de l'an mil neuf cent quatre-vingt-dix-neuf dans les langues française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe, tous les textes faisant également foi. La présente convention restera déposée aux archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale, et le depositaire en transmettra des copies certifiées conformes à tous les Etats parties à la Convention de Varsovie, au Protocole de La Haye, à la Convention de Guadalajara, au Protocole de Guatemala et aux Protocoles de Montréal.

*
