

# **Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929**

## **CHAPITRE PREMIER OBJET - DEFINITIONS**

**Art. 1<sup>er</sup>.** 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 transports aériens.

2. Est qualifié transport international, au sens de la présente convention, 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 Hautes Parties contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie contractante si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat, même si cet Etat n'est pas une Haute Partie contractante. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'une seule Haute Partie contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente convention.

3. Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air 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.

**Art. 2.** 1. La 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<sup>er</sup>.

*[Protocole additionnel n° 4 signé à Montréal le 25 septembre 1975 - Art. II.* 2. Dans le transport des envois postaux, le transporteur n'est responsable qu'envers l'administration postale compétente conformément aux règles applicables dans les rapports entre les transporteurs et les administrations postales.

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

## CHAPITRE 11 TITRES DE TRANSPORT

### Section 1 Billet de passage

**Art. 3. 1.** Dans le transport de passagers, un billet de passage doit être délivré, contenant :

- a) L'indication des points de départ et de destination ;
- b) Si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales ;
- c) Un avis indiquant que si les passagers entreprennent un voyage comportant une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, leur transport peut être régi par la convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésion corporelle, ainsi qu'en cas de perte ou d'avarie des bagages.

2. Le billet de passage fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport. L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet 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. Toutefois, si du consentement du transporteur, le passager s'embarque sans qu'un billet de passage ait été délivré, ou si le billet ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1c du présente article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22.

### Section 2 Bulletin de bagages

**Art. 4. 1.** Dans le transport de bagages enregistrés, un bulletin de bagages doit être délivré qui, s'il n'est pas combiné avec un billet de passage conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1, ou . n'est pas inclus dans un tel billet, doit contenir :

- a) L'indication des points de départ et de destination ;
- b) Si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales ;
- c) Un avis indiquant que, si le transport comporte une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, il peut être régi par la convention de Varsovie qui, en

général, limite la responsabilité du transporteur en cas de perte ou d'avarie des bagages.

2. Le bulletin de bagage fait foi, jusqu'à preuve contraire, de l'enregistrement des bagages et des conditions du contrat de transport. L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin 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. Toutefois, si le transporteur accepte la garde des bagages sans qu'un bulletin ait été délivré ou si, dans le cas où le bulletin n'est pas combiné avec un billet de passage conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1c, ou n'est pas inclus dans un tel billet, il ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1c du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22, alinéa 2.

### **Section 3 Documentation relative aux marchandises**

*(Protocole additionnel n° 4 signé à Montréal le 25 septembre 1975 - Art. III.)*

**Art. 5.** 1. Pour le transport de marchandises une lettre de transport aérien est émise.

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

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

**Art. 6.** 1. La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux.

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

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

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

**Art. 7.** Lorsqu'il y a plusieurs colis :

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

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

**Art. 8.** La lettre de transport aérien et le récépissé de la marchandise contiennent :

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

(b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales ;

(c) la mention du poids de l'expédition.

**Art. 9.** L'inobservation des dispositions des articles 5 à 8 n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention, y compris celles qui portent sur la limitation de responsabilité.

**Art. 10. 1.** L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise inscrites par lui ou en son nom dans la lettre de transport aérien, ainsi que de celles fournies et faites par lui ou en son nom au transporteur en vue d'être insérées dans le récépissé de la marchandise ou pour insertion dans les données enregistrées par les autres moyens prévus à l'alinéa 2 de l'article 5.

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

3. Sous réserve des dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article, le transporteur assume la responsabilité de tout dommage subi par l'expéditeur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité de l'expéditeur est engagée,

à raison des indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes insérées par lui ou en son nom dans le récépissé de la marchandise ou dans les données enregistrées par les autres moyens prévus à l'alinéa 2 de l'article 5.

**Art. 11.** 1. La lettre de transport aérien et le récépissé de la marchandise font foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport qui y figurent.

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

**Art. 12.** 1. L'expéditeur a le droit, sous la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, -soit en la retirant à l'aérodrome de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire initialement désigné, soit en demandant son retour à l'aérodrome de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.

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

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

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

**Art. 13.** 1. Sauf lorsque l'expéditeur a exercé le droit qu'il tient de l'article 12, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au

transporteur de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport.

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

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

**Art. 14.** L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits qui leur sont respectivement conférés par les articles 12 et 13, chacun en son propre nom, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition d'exécuter les obligations que le contrat de transport impose.

**Art. 15.** 1. Les articles 12, 13 et 14 ne portent aucun préjudice ni aux rapports de l'expéditeur et du destinataire entre eux, ni aux rapports des tiers dont les droits proviennent soit de l'expéditeur soit du destinataire.

2. Toute clause dérogeant aux stipulations des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien ou dans le récépissé de la marchandise.

**Art. 16.** 1. L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés.

2. Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants.

### **CHAPITRE III RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR**

**Art. 17.** Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement.

**Art. 18.** [*Protocole additionnel n° 4 signé à Montréal le 25 septembre 1975 - Art. IV.* 1. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

2. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise par cela seul que le fait qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

3. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable s'il établit que la destruction, la perte ou l'avarie de la marchandise résulte uniquement de l'un ou de plusieurs des faits suivants :

(a) la nature ou le vice propre de la marchandise ;

(b) l'emballage défectueux de la marchandise par une personne autre que le transporteur ou ses préposés ;

(c) un fait de guerre ou un conflit armé ;

(d) un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise.

4. Le transport aérien, au sens des alinéas précédents, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aéroport ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport.

5. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien.]

**Art. 19.** Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises.

**Art. 20.** [*Protocole additionnel n° 4 signé à Montréal le 25 septembre 1975 - Art. V.* Dans le transport de passagers et de bagages et en cas de dommage résultant d'un retard dans le transport de marchandises, le transporteur n'est pas responsable

s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.]

**Art. 21.** [*Protocole additionnel n° 4 signé à Montréal le 25 septembre 1975 - Art. VI.* 1. Dans le transport de passagers et de bagages, dans le cas où le Transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

2. Dans le transport de marchandises, le transporteur est exonéré, en tout ou en partie, de sa responsabilité dans la mesure où il prouve que la faute de la personne qui demande réparation ou de la personne dont elle tient ses droits a causé le dommage ou y a contribué.]

**Art. 22.** [*Protocole additionnel n° 2 signé à Montréal le 25 septembre 1975 - Art. II.* 1. Dans le transport de personnes, la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est limitée à la somme de 16.600 droits de tirage spéciaux. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois, par une convention spéciale avec le transporteur, le passager pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

2. (a) Dans le transport de bagages enregistrés, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 17 droits de tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

(b) Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 17 droits de tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite, par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison. (*Protocole additionnel n° 4 signé à Montréal le 25 septembre 1975-Art. VII.*)

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

3. En ce qui concerne les objets dont le passager conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à 332 droits de tirage spéciaux par passager.

4. Les limites fixées par le présent article n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à sa loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais du procès exposés par le demandeur. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.

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

Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions des alinéas 1, 2(a) et 3 de l'article 22, peuvent au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de 250.000 unités monétaires par passager en ce qui concerne l'alinéa 1 de l'article 22 ; 250 unités

monétaires par kilogramme en ce qui concerne l'alinéa 2(a) de l'article 22 ; 5.000 unités monétaires par passager en ce qui concerne l'alinéa 3 de l'article 22. Cette unité monétaire correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Ces sommes peuvent être converties dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de cette somme en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause.]

*[Protocole additionnel n° 4 signé à Montréal le 25 septembre 1975 - Art. VII. 6. Les sommes indiquées en droits de tirage spéciaux dans le présent article sont considérées comme se rapportant au droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur de ces monnaies en droit de tirage spécial à la date du jugement. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Partie contractante qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date du jugement pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Partie contractante qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cette Haute Partie contractante. Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions de l'alinéa 2 (b) de l'article 22, peuvent au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de deux cent cinquante unités monétaires par kilogramme, cette unité monétaire correspondant à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Cette somme peut être convertie dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de cette somme en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause. ]*

Art. 23. 1. Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite intérieure 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.

2. L'alinéa 1 du présent article ne s'applique pas aux clauses concernant la perte ou le dommage résultant de la nature ou du vice propre des marchandises transportées.

**Art. 24.** [*Protocole additionnel n° 4 signé à Montréal le 25 septembre 1975 - Art. VIII.* 1. Dans le transport de passagers et de bagages, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs.

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

**Art. 25.** [*Protocole additionnel n° 4 signé à Montréal le 25 septembre 1975 - Art. IX.* Dans le transport de passagers et de bagages, les limites de responsabilité prévues à l'article 22 ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.]

**Art. 25 A.** 1. Si une action est intentée contre un préposé du transporteur à la suite d'un dommage visé par la présente convention, ce préposé, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des limites de responsabilité que peut invoquer ce transporteur en vertu de l'article 22.

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

[*Protocole additionnel n° 4 signé à Montréal le 25 septembre 1975 - Art. X.* 3. Dans le transport de passagers et de bagages, les dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.]

**Art. 26.** 1. La réception des bagages et marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées en bon état et conformément au titre de transport.

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 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 inscrite sur le titre de transport ou par un autre écrit expédié 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.

**Art. 27.** En cas de décès du débiteur l'action en responsabilité dans les limites prévues par la présente convention s'exerce contre ses ayants droit.

**Art. 28.** 1. L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'une des Hautes Parties contractantes, 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. La procédure sera réglée par la loi du tribunal saisi.

**Art. 29.** 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 de calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi.

**Art. 30.** 1. Dans le cas de transport régi par la définition du troisième alinéa de l'article t, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par cette convention, et est censé être une des parties contractantes 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 voyageur 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, l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur et le destinataire 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 l'expéditeur et le destinataire.

**Art. 30 A.** [*Protocole additionnel n° 4 signé à Montréal le 25 septembre 1975 - Art. XI.* 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 DISPOSITIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS COMBINÉS**

**Art. 31.** 1. Dans le cas de transports combinés effectués en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les stipulations de la présente convention ne s'appliquent 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 transports combinés, 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.

**Art. 32.** Sont nulles 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. Toutefois, dans le transport des marchandises, les clauses d'arbitrage sont admises, dans les limites de la présente convention, lorsque l'arbitrage doit s'effectuer dans les lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 28, alinéa 1.

**Art. 33.** [*Protocole additionnel n° 4 signé à Montréal le 25 septembre 1975 - An. XII.* Sous réserve des dispositions de l'alinéa 3 de l'article 5, rien dans la présente convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport ou de formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente convention.]

Art. 34. [*Protocole additionnel n° 4 signé à Montréal le 25 septembre 1975 - Art. XIII.* Les dispositions des articles 3 à 8 inclus relatives aux titres de transport ne sont pas applicables au transport effectué dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne.]

**Art. 35.** Lorsque dans la présente convention il est question de jours, il s'agit de jours courants et non de jours ouvrables.

**Art. 36.** La présente convention est rédigée en français en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du ministère des Affaires Etrangères de Pologne, et dont une copie conforme sera transmise par les soins du Gouvernement Polonais au Gouvernement de chacune des Hautes Parties contractantes.

**Art. 37.** 1. La présente convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés aux archives du ministère des Affaires Etrangères de Pologne, qui en notifiera le dépôt au Gouvernement de chacune des Hautes Parties contractantes.

2. Dès que la présente convention aura été ratifiée par cinq des Hautes Parties contractantes, elle entrera en vigueur entre Elles le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de la cinquième ratification. Ultérieurement elle entrera en vigueur entre les Hautes Parties contractantes qui l'auront ratifiée et la Haute Partie contractante qui déposera son instrument de ratification le quatre-vingt-dixième jour après son dépôt.

3. Il appartiendra au Gouvernement de la République de Pologne de notifier au Gouvernement de chacune des Hautes Parties contractantes la date de l'entrée en vigueur de la présente convention ainsi que la date du dépôt de chaque ratification.

**Art. 38.** 1. La présente convention, après son entrée en vigueur, restera ouverte à l'adhésion de tous les Etats.

2. L'adhésion sera effectuée par une notification adressée au Gouvernement de la République de Pologne, qui en fera part au Gouvernement de chacune des Hautes Parties contractantes.

3 L'adhésion produira ses effets à partir du quatre-vingt-dixième jour après la notification faite au Gouvernement de la République de Pologne.

**Art. 39.** 1. Chacune des Hautes Parties contractantes pourra dénoncer la présente convention par une notification faite au Gouvernement de la République de Pologne, qui en avisera

immédiatement le Gouvernement de chacune des Hautes Parties contractantes.

2. La dénonciation produira ses effets six mois après la notification de la dénonciation et seulement à l'égard de la Partie qui y aura procédé.

**Art. 40.** 1. Les Hautes Parties contractantes pourront, au moment de la signature, du dépôt des . ratifications, ou de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'Elles donnent à la présente convention ne s'applique pas à tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou à tout autre territoire sous suzeraineté.

2. En conséquence Elles pourront ultérieurement adhérer séparément au nom de tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout territoire sous suzeraineté ainsi exclus de leur déclaration originelle.

3. Elles pourront aussi, en se conformant à ses dispositions, dénoncer la présente convention séparément ou pour tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout autre territoire sous suzeraineté.

**Art. 40.** 1. A l'article 37, alinéa 2 et à l'article 40, alinéa 1, l'expression *Haute Partie contractante* signifie *Etat*. Dans tout les autres cas, l'expression *Haute Partie contractante* signifie un Etat dont la ratification ou l'adhésion à la convention a pris effet et dont la dénonciation n'a pas pris effet.

2. Aux fins de la convention, le mot territoire signifie non seulement le territoire métropolitain d'un Etat, mais aussi tous les territoires qu'il représente dans les relations extérieures.

**Art. 41.** 1. Chacune des Hautes Parties contractantes aura la faculté au plus tôt deux ans après la mise en vigueur de la présente convention de provoquer la réunion d'une nouvelle Conférence Internationale dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente"convention. Elle s'adressera dans ce but au Gouvernement de la République Française, qui prendra les mesures nécessaires pour préparer cette Conférence

2. La présente convention, faite à Varsovie le 12 octobre 1929, restera ouverte à la signature jusqu'au 31 janvier 1930.

## **Protocole additionnel, fait à Varsovie le 12 octobre 1929**

Ad Art. 2. Les Hautes Parties contractantes se réservent le droit de déclarer au moment de la ratification ou de l'adhésion que l'article 2, alinéa 1, de la présente convention, ne s'appliquera pas aux transports internationaux aériens effectués directement par l'Etat, ses colonies, protectorats, territoires sous mandat ou tout autre territoire sous sa souveraineté, sa suzeraineté ou son autorité.

## **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 10 septembre 1961.**

Les Etats signataires de la présente convention

Considérant que la convention de Varsovie ne contient pas de disposition particulière relative au transport aérien international effectué par une personne qui n'est pas partie au contrat de transport ;

Considérant qu'il est donc souhaitable de formuler des règles applicables à cette situation, sont convenus de ce qui suit :

**Art. 1<sup>er</sup>.** Dans la présente convention :

(a) "convention de Varsovie" signifie soit la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, soit la convention de Varsovie, amendée à la Haye en 1955, selon que le transport, aux termes du contrat visé à l'alinéa (b), est régi par l'une ou par l'autre ;

(b) "transporteur contractuel" signifie une personne partie à un contrat de transport régi par la convention de Varsovie et conclu avec un passager ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou de l'expéditeur ;

(c) "transporteur de fait" signifie une personne, autre que le transporteur contractuel, qui, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel, effectue tout ou partie du transport prévu à l'alinéa (b) mais n'est pas, en ce qui concerne cette partie, un transporteur successif au sens de la convention de Varsovie. Cette autorisation est présumée, sauf preuve contraire.

**Art. 2.** Sauf disposition contraire de la présente convention, si un transporteur de fait effectue tout ou partie du transport qui, conformément au contrat visé à l'article premier, alinéa (b), est régi par la convention de Varsovie, le transporteur contractuel et le transporteur de fait sont soumis aux règles de la convention de Varsovie, le premier pour la totalité du transport envisagé dans le contrat, le second seulement pour le transport qu'il effectue.

**Art. 3.** 1. Les actes et omissions du transporteur de fait ou de ses préposés 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 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 limites prévues à l'article 22 de la convention de Varsovie. Aucun accord spécial aux termes duquel le transporteur contractuel assume des obligations que n'impose pas la convention de Varsovie, aucune renonciation à des droits prévus par ladite convention ou aucune déclaration spéciale d'intérêt à la livraison, visée à l'article 22 de ladite convention, n'auront d'effet à l'égard du transporteur de fait, sauf consentement de ce dernier.

**Art. 4.** Les ordres ou protestations à notifier au transporteur, en application de la convention de Varsovie, ont le même effet qu'ils soient adressés au transporteur contractuel ou au transporteur de fait. Toutefois, les ordres visés à l'article 12 de la convention de Varsovie n'ont d'effet que s'ils sont adressés au transporteur contractuel.

**Art. 5.** En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, tout préposé de ce transporteur ou du transporteur contractuel, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, peut se prévaloir des limites de responsabilité applicables, en vertu de la présente convention, au transporteur dont il est le préposé, sauf s'il est prouvé qu'il a agi de telle façon que les limites de responsabilité ne puissent être invoquées aux termes de la convention de Varsovie.

**Art. 6.** 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 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 qui lui est applicable.

**Art. 7.** Toute action en responsabilité, relative au transport effectué par le transporteur de fait, peut être intentée, au choix du demandeur, contre ce transporteur où 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.

**Art. 8.** Toute action en responsabilité, prévue à l'article 7 de la présente convention doit être portée au choix du demandeur soit devant l'un des tribunaux où une action peut être intentée au transporteur contractuel, conformément à l'article 28 de la convention de Varsovie, soit devant le tribunal du domicile du transporteur de fait ou du siège principal de son exploitation.

**Art. 9.** 1. Toute clause tendant à exonérer le transporteur contractuel ou le transporteur de fait de leur responsabilité en vertu de la présente convention 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.

2. En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, le paragraphe précédent ne s'applique pas aux clauses concernant la perte ou le dommage résultant de la nature ou du vice propre des marchandises transportées.

3. Sont nulles 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. Toutefois, dans le transport des marchandises, les clauses d'arbitrage sont admises, dans les limites de la présente convention, lorsque l'arbitrage doit s'effectuer dans les lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 8.

**Art. 10.** Sous réserve de l'article 7, aucune disposition de la présente convention ne peut être interprétée comme affectant les droits et obligations existant entre les deux transporteurs.

**Art. 11.** La présente convention, jusqu'à la date de son entrée en vigueur dans les conditions prévues à l'article 13, est ouverte à la signature de tout Etat qui, à cette date, sera membre de

l'Organisation des Nations unies ou d'une institution spécialisée.

**Art. 12.** 1. La présente convention est soumise à la ratification des États signataires. 2. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement des États-Unis du Mexique.

**Art. 13.** 1. Lorsque la présente convention aura réuni les ratifications de cinq États signataires, elle entrera en vigueur entre ces États le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du cinquième instrument de ratification. A l'égard de chaque État qui la ratifiera par la suite, elle entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2. Dès son entrée en vigueur, la présente convention sera enregistrée auprès de l'Organisation des Nations unies et de l'Organisation de l'aviation civile internationale par le Gouvernement des États-Unis du Mexique.

**Art. 14.** 1. La présente convention sera ouverte, après son entrée en vigueur, à l'adhésion de tout État membre de l'Organisation des Nations unies ou d'une institution spécialisée.

2. Cette adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du Gouvernement des États-Unis du Mexique et prendra effet le quatre-vingt-dixième jour qui suivra la date de ce dépôt.

**Art. 15.** 1. Tout État contractant peut dénoncer la présente convention par une notification faite au Gouvernement des États-Unis du Mexique.

2. Cette dénonciation prendra effet six mois après la date de réception de la notification par le Gouvernement des États-Unis du Mexique.

**Art. 16.** 1. Tout État contractant peut, lors de la ratification de la présente convention ou de l'adhésion à celle-ci ou ultérieurement, déclarer au moyen d'une notification adressée au Gouvernement des États-Unis du Mexique que la présente convention s'étendra à l'un quelconque des territoires qu'il représente dans les relations extérieures.

2. Quatre-vingt-dix jours après la date de réception de ladite notification par le Gouvernement des États-Unis du Mexique, la présente convention s'étendra aux territoires visés par la notification.

3. Tout Etat contractant peut, conformément aux dispositions de l'article 15, dénoncer la présente convention séparément, pour tous ou pour l'un quelconque des territoires que cet Etat représente dans les relations extérieures.

**Art. 17.** Il ne sera admise aucune réserve à la présente convention.

**Art. 18.** Le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique notifiera à l'Organisation de l'aviation civile internationale et à tous les Etats membres de l'Organisation des Nations unies ou d'une institution spécialisée :

(a) toute signature de la présente convention et la date de cette signature ;

(b) le dépôt de tout instrument de ratification ou d'adhésion et la date de ce dépôt ;

(c) la date à laquelle la présente convention entre en vigueur conformément au premier paragraphe de l'article 13 ;

(d) la réception de toute notification de dénonciation et la date de réception ;

(e) la réception de toute déclaration ou notification faite en vertu de l'article 16 et la date de réception. En foi de quoi les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente convention.

Fait à Guadalajara, le dix huitième jour du mois de septembre de l'an mil neuf cent soixante et un en trois textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la convention de Varsovie du 12 octobre 1929 avait été rédigée, fera foi. Le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique établira une traduction officielle du texte de la convention en langue russe.

La présente convention sera déposée auprès du Gouvernement des Etats-Unis du Mexique où conformément aux dispositions de l'article 11, elle restera ouverte à la signature et ce Gouvernement transmettra des copies certifiées conformes de la présente convention à l'Organisation de l'aviation civile internationale et à tous les Etats membres de l'Organisation des Nations unies ou d'une institution spécialisée.