

14

MISE A JOUR JANVIER 2023

Cours

RÈGLES DU TRANSPORT AÉRIEN



**Commissionnaire
de transport**

CAPA+
www.capaplus.fr

LE TRANSPORT AERIEN

LES SOURCES DU DROIT DES TRANSPORTS AERIENS

Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international

- > **Protocole de La Haye** du 28 septembre 1955 portant modification de la convention de Varsovie
- > **Autres protocoles** (Guatemala, Montréal 1975...)

Convention de Montréal du 28 mai 1999 (en vigueur depuis le 4 nov. 2003 ratifiée par la France le 29 avril 2004)

Les activités du transport aérien

Le **Charter** est un contrat de louage de biens et/ou de services par lequel un propriétaire ou exploitant d'aéronefs (LE FRETEUR) s'engage, moyennant rémunération, à mettre un aéronef à la disposition d'un tiers (L'AFFRETEUR) qui l'utilisera :

- Pour affréter des transports
- Pour lui-même le sous-affréter.

Il s'agit ici d'un contrat d'affrètement dont l'objet est l'avion et son exploitation et ce, pour une demande ponctuelle

La navigation de **ligne régulière** s'effectue au moyen d'aéronefs ayant des escales prévues à des dates précises sur un itinéraire prédéterminé et annoncé à la clientèle des chargeurs et des professionnels des transports. La compagnie aérienne peut-être propriétaire ou affréteur de son aéronef.

L'une des caractéristiques importantes du secteur du transport aérien est le degré élevé de collaboration qui se manifeste entre les compagnies aériennes concurrentes traduit par la création d'**alliances « Cargo »** (telle que Sky Team Cargo). Ces alliances ont pour vocation la mise en commun de la flotte et la mise en commun des plateformes d'escales.

Le cadre législatif

Au niveau international, les transports aériens dépendent d'accords définissant les autorisations de survol, d'atterrissage, de responsabilités, de normalisation, mais aussi les titres de transport.

La **Convention de Montréal** du 28 mai 1999 (voir annexe 9.7) fixe les règles particulières de la responsabilité du transporteur aérien. Elle a été complétée par la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 qui reconnaît à chaque Etat la souveraineté de l'espace aérien au-dessus de son territoire.

Au niveau national, les règles du Code de commerce relatives au transport par terre et par eau sont applicables au transport par air. Le commissionnaire se référera aux articles du Code de l'Aviation Civile :

- Articles 321-1 à 321-7 concernant le contrat de transport
- Articles 330-1 à 330-11 concernant l'entreprise de transport.

L'ORGANISATION DES TRANSPORTS AERIENS

Les transports aériens dépendent également de trois organisations :

- **L'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale),**

Institution intergouvernementale rattachée à l'ONU dont le siège est à Montréal.

Cette organisation a pour attributions la législation, la réglementation (produits dangereux), la sécurité, le contrôle des caractéristiques des aéroports, la réglementation de la circulation aérienne et le contrôle de la qualification des personnels navigants.

- **La DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile)**

Qui est l'une des directions du Ministère des Transports est le relais de l'OACI en France.

Elle sanctionne la formation du personnel navigant, contrôle les équipements techniques, autorise sous certaines conditions le transport de produits dangereux, définit les couloirs aériens, accorde ou refuse les demandes d'autorisation d'ouverture de lignes formulées par les compagnies aériennes.

- **L'IATA (International Air Transport Association)**

Est une association internationale créée en 1945, à laquelle ont adhéré la plupart des compagnies aériennes du monde.

Les statuts fixent comme objectif : l'encouragement pour le développement de transports aériens sûrs, réguliers et économiques, au bénéfice des peuples du monde.



- **Le Traité sur le régime « Ciel ouvert »,**

Entré en vigueur le 1er janvier 2002, est une mesure de confiance et de sécurité reposant sur la surveillance aérienne codifiée de pratiquement tous les territoires des Etats membres de l'OSCE20, de l'Atlantique à l'Oural. 20 OSCE pour Organization for Security and Co-operation in Europe.

Obligations des parties.

L'expéditeur doit établir la LTA ou récépissé (art. 4 de la convention de Montréal) ou donner les indications nécessaires à son établissement. Il doit également veiller à l'exactitude des documents de transport.

Le transporteur doit mettre à disposition un véhicule adapté, contrôler les documents de transport qui lui sont remis et remettre la marchandise au destinataire.

Le destinataire va recevoir la marchandise et s'assurer qu'elle peut être déchargée. Il doit, en cas de besoin, émettre des réserves auprès du transporteur.

Présomption de responsabilité.

L'article 18 de la Convention de Montréal précise que le transporteur est responsable pour le dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien. Le transporteur est présumé responsable de la prise en charge à la livraison.

Les clauses exonératoires sont :

- Nature ou vice-propre de la marchandise
- Emballage défectueux
- Faits de guerre ou conflits armés
- Acte de l'autorité publique

L'article 31 de la Convention de Montréal permet au destinataire de conserver un recours envers le transporteur.

- Pour avaries ou pertes partielles : les réserves doivent être écrites dans les 14 jours à dater de la livraison en cas d'avarie et de 21 jours en cas de retard à compter du jour où la marchandise aura été mise à la disposition du destinataire.
- Pour perte totale (art. 13.3) : marchandise perdue au bout de 7 jours à compter de la date de livraison convenue.
- En cas de retard : la protestation devra être faite au plus tard dans les 21 jours à dater du jour où la marchandise aura été mise à la disposition du destinataire.
- A défaut de protestation dans les délais prévus, il y aura forclusion.

Cependant, une exonération (article 20 de la Convention) est possible lorsque le dommage résulte de la nature ou du vice-propre de la marchandise, d'un emballage défectueux ou inadapté, d'un fait de guerre ou d'un acte de l'autorité publique.

Lorsque la preuve de sa responsabilité a été apportée, le transporteur aérien devra procéder à la « réparation » du dommage, (avarie ou retard) dans la limite de 17 DTS/kg : (plafond en vigueur à l'heure de la rédaction de l'ouvrage ; il est possible que ce plafond soit porté à 19 DTS courant 2010).

Prescription.

Le délai au-delà duquel aucune action judiciaire relative au contrat de transport ne peut être intentée est de 2 ans. Action récursoire est égale à la durée de la prescription.

LE DOCUMENT DE TRANSPORT AERIEN

Le document matérialisant le contrat de transport aérien (art. 4) est la Lettre de Transport Aérien ou LTA (voir annexe 9.17), dont le terme anglais est « **Air Way Bill** » ou **AWB** ou tout autre nom constatant les indications relatives au transport à exécuter.

Ses fonctions essentielles sont :

- la preuve de la conclusion du contrat de transport,
- l'accusé de réception des marchandises en vue de leur transport,
- la preuve de la remise de la marchandise après émargement du destinataire,
- l'exposition des consignes devant être suivies par le personnel du transporteur pour la manutention, le transport et la livraison de l'expédition,
- de justificatif de transport lors d'une importation qu'il faudra joindre aux documents de douane.

Mais elle peut servir également de :

- facture des frais de transport,
- certificat d'assurance (si l'assurance est couverte par le transporteur sur demande expresse de l'expéditeur).

Dans le cas du groupage, on parle de :

- « **Master Air Way Bill** » ou **MAWB**, matérialisant le contrat de transport entre la compagnie aérienne et son donneur d'ordre, le groupeur de fret aérien, ou chargeur en direct
- « **House Air Way Bill** » ou **HAWB**, matérialisant le contrat de transport entre le commissionnaire de transport et son donneur d'ordre (LTA dite « de groupage »).

Tous les renseignements portés sur la LTA vont permettre de donner toutes les informations relatives :

- à l'identification des acteurs : qui fait quoi ? avec qui ? (cases 1 à 9),
- au « routing » et à la codification des frais (cases 10 à 22),
- à la taxation (cases 23 à 33),
- à la répartition des frais (« port payé » ou « port dû » cases 34 à 44).

La rédaction de la LTA va permettre à la compagnie d'établir sa facture via CASS. La LTA est un document préconisé par IATA et réglementé par le TACT Rules.

014

014-

CIE DU CANADA
100 - 5200 RUE MILLER
RICHMOND (C.B.)

123456

AIR WAYBILL

LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN

AIR CANADA
CARGO

DATE DE
2024
UNITE DE
1 000 000

654321

COMPANY LTD
UNIT 12, RADIUS PARK
MIDDLESEX TW140NG ENGLAND

CIE DU CANADA LTÉE, VANCOUVER

60-1 0004 0001

VANCOUVER

LHR

AC

LONDRES

AC854/11

NEANT

NVD

10 00

Inscrire ici le tarif d'affrètement au jour le jour,
le tarif contractuel ou tout autre tarif spécial.
Préciser aussi le type de service :
Priorité ou Fret aérien.

PREVENIR LE DESTINATAIRE A L'ARRIVÉE
ENVOI MER-AIR DE NAGOYA A LONDRES VIA VANCOUVER

7 637 K G 9950

INSCRIRE LES DIMENSIONS
DE L'ENVOI

MOTEURS ET ENSEMBLES
MOTEURS

FBL# JP123456789
REF# 310-1234567

DIM. 5 @
145X100X105 CM
2 @ 43X25X38 CM

SUPPLÉMENT CARBURANT

SUPPLÉMENT NAV CANADA

PORT PAYÉ

MYC 127.40

NSC 76.98

SCC 98.55

SUPPLÉMENT SÛRETÉ

299.93

NORA MICHELS

Nora Michels

ORIGINAL 3 (FOR SHIPPER - EXPÉDITEUR)

CASES N° :

- 1 Codes numériques de la compagnie, de l'aéroport de départ et du numéro de la LTA.
- 2 Nom, adresse et pays de l'expéditeur
- 3 Numéro de compte de l'expéditeur
- 4 Nom, adresse et pays du destinataire
- 5 Numéro de compte du destinataire
- 6 Nom, adresse et pays de l'agent du transport émetteur
- 7 Code attribué à l'agent par IATA
- 8 Compte Cass (Cargo Account Settlement Systems)
- 9 Renseignements demandés par la compagnie dans le cas d'envois bien spécifiques. Cette case servant dans la pratique pour faire apparaître des informations concernant la sécurisation du fret ou les clauses d'un crédit documentaire.
- 10 Nom de l'aéroport de départ et son code IATA (3 lettres)
- 11 Code IATA (3 lettres) de l'aéroport de destination ou du premier point de transfert.
- 12 Code IATA (2 lettres) du 1^{er} transporteur.
- 13 Code IATA de l'aéroport de destination ou du 2^e point de transfert
- 14 Code IATA du 2^e transporteur
- 15 Code IATA de l'aéroport de destination
- 16 Nom et code IATA (3 lettres) de l'aéroport de destination
- 17 Cadre réservé à la compagnie (date et numéro du vol)
- 18 Idem
- 19 Code (3 lettres) indiquant la monnaie dans laquelle sera facturé le fret.
- 20 Codification des frais affectés au transport (CC = collect / PP = prepaid)
- 21 On indique au moyen d'une croix (X) si l'expédition est effectuée en Port payé ou en Port Dû
- 22 On indique au moyen d'une croix (X) si les autres frais sont payables au départ ou à destination.
- 23 Valeur de la marchandise pour servir de référence pour limiter la responsabilité du transporteur
- 24 Valeur déclarée en douane
- 25 Selon le souhait du client l'assurance peut être couverte par le transporteur
- 26 Réservé à l'agent émetteur qui peut y noter certaines informations, documents, notify...
- 27 Nombre de colis composant l'envoi et totalisation de ceux-ci
- 28 Poids brut total de l'expédition ou la tare de l'ULD
- 29 Indication de l'unité de poids kg, lb (livres)
- 30 Vierge, laissée à l'utilisation du transporteur émetteur.
- 31 Classification du tarif selon les codes IATA
- 32 Identification du numéro d'article de la marchandise ou tarif de classification
- 33 Poids de taxation applicable
- 34 Montant ou tarif applicable à l'expédition
- 35 Total de chacune des lignes après calcul du fret.
- 36 Nature exacte de la marchandise, dimensions, Indications pour les marchandises dangereuses ou autres informations le cas échéant.
- 37 Frais annexes au transport selon qu'ils reviennent à l'agent ou au transporteur.
- 38 Montant du fret taxé au poids ou au volume
- 39 Montant des frais de la taxation à la valeur
- 40 Pas utilisé
- 41 Montant des frais revenant à l'agent. Dans la colonne de gauche pour le port payé et dans la colonne de droite quand il s'agit de port dû
- 42 Frais revenant au transporteur. Dans la colonne de gauche pour le port payé et dans la colonne de droite quand il s'agit de port dû
- 43 Inutilisé. Réservé à la Compagnie

- 44 Total de chacune des colonnes
- 45 Réserve à la Compagnie Aérienne
- 46 Idem
- 47 Idem
- 48 Idem
- 49 Date et signature par l'expéditeur ou son agent agréé certifiant l'exactitude des renseignements et par le transporteur émetteur ou son agent.

1		1	
Nom et adresse du destinataire Recipient's Name and Address		Nom et adresse du transporteur Shipper's Name and Address	
2		3	
4		5	
6		7	
8		9	
10		11	
12		13	
14		15	
16		17	
18		19	
20		21	
22		23	
24		25	
26		27	
28		29	
30		31	
32		33	
34		35	
36		37	
38		39	
40		41	
42		43	
44		45	
46		47	
48		49	
50		51	
52		53	
54		55	
56		57	
58		59	
60		61	
62		63	
64		65	
66		67	
68		69	
70		71	
72		73	
74		75	
76		77	
78		79	
80		81	
82		83	
84		85	
86		87	
88		89	
90		91	
92		93	
94		95	
96		97	
98		99	
100		101	
102		103	
104		105	
106		107	
108		109	
110		111	
112		113	
114		115	
116		117	
118		119	
120		121	
122		123	
124		125	
126		127	
128		129	
130		131	
132		133	
134		135	
136		137	
138		139	
140		141	
142		143	
144		145	
146		147	
148		149	
150		151	
152		153	
154		155	
156		157	
158		159	
160		161	
162		163	
164		165	
166		167	
168		169	
170		171	
172		173	
174		175	
176		177	
178		179	
180		181	
182		183	
184		185	
186		187	
188		189	
190		191	
192		193	
194		195	
196		197	
198		199	
200		201	
202		203	
204		205	
206		207	
208		209	
210		211	
212		213	
214		215	
216		217	
218		219	
220		221	
222		223	
224		225	
226		227	
228		229	
230		231	
232		233	
234		235	
236		237	
238		239	
240		241	
242		243	
244		245	
246		247	
248		249	
250		251	
252		253	
254		255	
256		257	
258		259	
260		261	
262		263	
264		265	
266		267	
268		269	
270		271	
272		273	
274		275	
276		277	
278		279	
280		281	
282		283	
284		285	
286		287	
288		289	
290		291	
292		293	
294		295	
296		297	
298		299	
300		301	
302		303	
304		305	
306		307	
308		309	
310		311	
312		313	
314		315	
316		317	
318		319	
320		321	
322		323	
324		325	
326		327	
328		329	
330		331	
332		333	
334		335	
336		337	
338		339	
340		341	
342		343	
344		345	
346		347	
348		349	
350		351	
352		353	
354		355	
356		357	
358		359	
360		361	
362		363	
364		365	
366		367	
368		369	
370		371	
372		373	
374		375	
376		377	
378		379	
380		381	
382		383	
384		385	
386		387	
388		389	
390		391	
392		393	
394		395	
396		397	
398		399	
400		401	
402		403	
404		405	
406		407	
408		409	
410		411	
412		413	
414		415	
416		417	
418		419	
420		421	
422		423	
424		425	
426		427	
428		429	
430		431	
432		433	
434		435	
436		437	
438		439	
440		441	
442		443	
4			

Qu'est-ce que la lettre de transport aérien LTA ?

La Lettre de Transport Aérien LTA, également connue sous ses initiales anglaises AWB (Air Waybill) est un contrat de transport aérien dont les clauses figurent au verso et qui constitue un accusé de réception des conditions dans lesquelles a été reçue la marchandise pour la transporter par avion.

Qu'est-ce que le HAWB ?

L'acronyme HAWB signifie « House Airway Bill » et est délivré par l'agent de fret aérien à son client. HAWB a deux fonctions principales.

Il sert de récépissé pour les marchandises ou l'expédition, ainsi que de preuve d'un contrat entre l'agent de fret aérien et le client.

HAWB vs MAWB

Tous les envois, quels que soient leur origine et leur destination, reçoivent des documents du transporteur. Dans le cas du fret aérien, le document délivré par la compagnie aérienne s'appelle une lettre de transport aérien ou simplement AWB. Cependant, il existe deux types de factures de transport aérien basées sur la partie qui organise le fret de l'envoi. Celles-ci sont appelées billets d'avion maître et billets de maison. Cet article tente de faire la différence entre HAWB et MAWB.

MAWB

C'est le document principal délivré par la compagnie aérienne qui transporte l'envoi. Ce projet de loi est également appelé projet de loi des voies aériennes et est délivré par la compagnie aérienne ou par son agent autorisé. MAWB est non négociable et prévoit le transport de marchandises ou d'envois d'un aéroport à un autre. Lorsqu'un agent émet la facture pour le compte d'une compagnie aérienne, cela s'appelle une facture aérienne principale (MAWB).

MAWB a un numéro à onze chiffres imprimés, dont les trois premiers sont le préfixe de la compagnie aérienne, les autres pour l'envoi et aident à suivre l'emplacement de l'envoi. Il existe plusieurs copies de MAWB et les trois premières sont considérées comme des originaux. Le premier est bleu et est la copie de l'expéditeur. Le second est également bleu et est la copie de la compagnie aérienne. Le troisième exemplaire est orange et est remis au destinataire. Il y a aussi une copie jaune qui est considérée comme un accusé de réception.

HAWB

L'acronyme HAWB signifie « House Airway Bill » et est délivré par l'agent de fret aérien à son client. HAWB a deux fonctions principales. Il sert de récépissé pour les marchandises ou l'expédition, ainsi que de preuve d'un contrat entre l'agent de fret aérien et le client. L'agent de sécurité accepte le fait qu'il a obtenu les marchandises du client et qu'il est également tenu d'agir en tant que transitaire. Le document contient tous les termes et conditions du contrat. Habituellement, HAWB est préparé avant la livraison des marchandises à la compagnie aérienne qui les transporte. HAWB n'est cependant pas un document de titre.

Il incombe à l'agent de fret aérien de s'assurer que toutes les entrées correctes sont entrées dans le HAWB. L'agent doit également veiller à ce que les marchandises soient bien entretenues pendant qu'elles sont sous sa garde. L'agent doit s'assurer que la personne qui reçoit les marchandises à la destination finale est bien un représentant du destinataire pour éviter toute erreur d'identité.

Quelle est la différence entre HAWB et MAWB ?

Les factures de transport aérien sont de deux types, le projet de loi principal et le projet de loi sur les voies aériennes. La nomenclature indique l'entité qui organise l'exportation de la cargaison.

La facture émise par l'agent de fret pour le compte du transporteur ou par la compagnie aérienne elle-même s'appelle le bon de transport aérien. MAWB s'applique généralement à la cargaison consolidée, bien qu'il existe également des papiers pour envoi individuel, appelés factures relatives aux voies aériennes. Cependant, HAWB peut également être émis par un agent de fret. La compagnie aérienne émet ensuite MAWB au transitaire.

Palettes et conteneurs aériens

La majorité des palettes-avion sont des ULD en aluminium et diffèrent selon le type d'avion. Une fois l'empotage réalisé (marchandises chargées sur les palettes), les marchandises sont recouvertes d'un film plastique ou d'un filet. Une palette peut avoir plusieurs dimensions. Les plus courantes sont les suivantes (liste non exhaustive) :

LA CONVENTION DE MONTRÉAL

Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international
Signée le 28 mai 1999 à Montréal

- e 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,
- e Reconnaissant la nécessité de moderniser et de refondre la Convention de Varsovie et les instruments connexes,
- e 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,
- e Réaffirmant 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,
- e 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 à la présente convention sont convenus de ce qui suit :

CHAPITRE 1^{er} - GÉNÉRALITÉS

Article 1^{er} - 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.
0. La signature du transporteur et celle de l'expéditeur peuvent être imprimées ou remplacées par un timbre.
1. 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 - Dommage 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 ; 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 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 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 téméairement 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. Article 25 - Stipulation de limites

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.
- a. 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,
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 1er, 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 1er.
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 ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.

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 1er, 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.

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

6. 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.

7. 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.

8. 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 comptées aux fins du présent paragraphe.

9. 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.

10. 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 vingt jours après la date à laquelle le dépositaire aura reçu la notification.

Article 55 - Relations 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, signée à Guatemala le 8 mars 1971 (appelé ci-après le Protocole de Guatemala) ;
- e) Protocoles additionnels nos 1 à 3 et Protocole de Montréal n°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) et 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 État 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 État à des fins non commerciales relativement à ses fonctions et devoirs d'État 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 État 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^{ème} 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 sera déposée aux archives de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, et le dépositaire en transmettra des copies certifiées conformes à tous les États parties à la Convention de Varsovie, au Protocole de La Haye, au Protocole de Guadalajara, au Protocole de Guatemala et aux Protocoles de Montréal.