

**PROTOCOLE ADDITIONNEL N° 2**

**portant modification de la Convention  
pour l'unification de certaines règles  
relatives au transport aérien international  
signée à Varsovie le 12 octobre 1929  
amendée par le Protocole fait  
à La Haye le 28 septembre 1955**

**Signé à Montréal le 25 septembre 1975**

**ADDITIONAL PROTOCOL No. 2**

**to Amend the Convention for the  
Unification of Certain Rules Relating  
to International Carriage by Air  
Signed at Warsaw on 12 October 1929  
as Amended by the Protocol Done at  
The Hague on 28 September 1955**

**Signed at Montreal on 25 September 1975**

**Source: ICAO Doc. 9146**

## LES GOUVERNEMENTS SOUSSIGNÉS

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

SONT CONVENUS de ce qui suit:

## CHAPITRE PREMIER

## AMENDEMENTS A LA CONVENTION

**Article premier**

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

**Article II**

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

**"Article 22**

1. Dans le transport de personnes, la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est limitée à la somme de 16.600 Droits de Tirage spéciaux. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois, par une convention spéciale avec le transporteur, le passager pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

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

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

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

4. Les limites fixées par le présent article n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à sa loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais du procès exposés par le demandeur. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas

la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.

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

Toutefois, les États 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'État en cause."

## CHAPITRE II

### CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION AMENDÉE

#### **Article III**

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

## CHAPITRE III

### DISPOSITIONS PROTOCOLAIRES

#### **Article IV**

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

#### **Article V**

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

## Article VI

1. Le présent Protocole sera soumis à la ratification des États signataires.
2. La ratification du présent Protocole par un État qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 emporte adhésion à la *Convention de Varsovie amendée à la Haye en 1955 et par le Protocole additionnel n° 2 de Montréal de 1975*.
3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne.

## Article VII

1. Lorsque le présent Protocole aura réuni les ratifications de trente États signataires, il entrera en vigueur entre ces États le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification. A l'égard de chaque État qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.
2. Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par le Gouvernement de la République populaire de Pologne.

## Article VIII

1. Après son entrée en vigueur, le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout État non signataire.
2. L'adhésion au présent Protocole par un État qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un État qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 emporte adhésion à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole additionnel n° 2 de Montréal de 1975*.
3. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne et produiront leurs effets le quatre-vingt-dixième jour après la date de leur dépôt.

## Article IX

1. Toute Partie au présent Protocole pourra le dénoncer par une notification faite au Gouvernement de République populaire de Pologne.
2. La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception par le Gouvernement de la République populaire de Pologne de la notification de la dénonciation.
3. Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention de Varsovie par l'une d'elles en vertu de l'article 39 de ladite Convention ou du Protocole de La Haye en vertu de l'article XXIV dudit Protocole ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole additionnel n° 2 de Montréal de 1975*.

## Article X

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

### **Article XI**

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

### **Article XII**

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

### **Article XIII**

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

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

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