

## WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS

### FEDERALE OVERHEIDSDIENST BUITENLANDSE ZAKEN, BUITENLANDSE HANDEL EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING

N. 2004 — 1729

[C — 2003/15226]

**13 MEI 2003.** — Wet houdende instemming met het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationaal luchtvervoer, gedaan te Montreal op 28 mei 1999 (1)

ALBERT II, Koning der Belgen,  
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt :

**Artikel 1.** Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

**Art. 2.** Het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationaal luchtvervoer, gedaan te Montreal op 28 mei 1999, zal volkomen gevolg hebben.

**Art. 3.** De Koning kan de nodige maatregelen nemen voor de uitvoering van het Verdrag.

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's lands zegel zal worden bekleed door het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Gegeven te Brussel, 13 mei 2003.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
L. MICHEL

De Minister van Werkgelegenheid belast met Mobiliteit en Vervoer,  
Mevr. L. ONKELINX

De Minister van Landsverdediging,  
André FLAHAUT

De Minister van Justitie,  
M. VERWILGHEN

Met 's Lands zegel gezegd :

De Minister van Justitie,  
M. VERWILGHEN

—  
Nota

(1) *Zitting 2002-2003.*

Senaat.

*Documenten :*

Ontwerp van wet ingediend op 15 januari 2003, nr. 2-1421/1.

Tekst aangenomen door de Commissie. Verslag nr. 2-1421/2.

*Parlementaire handelingen :*

Bespreking, vergadering van 13 maart 2003.

Stemming, vergadering van 13 maart 2003.

Kamer.

*Documenten :*

Tekst overgezonden door de Senaat, nr. 50-2373/1.

Tekst aangenomen in plenaire vergadering en aan de Koning ter bekrachtiging voorgelegd, nr. 50-2373/2.

*Parlementaire handelingen :*

Bespreking, vergadering van 3 april 2003.

Stemming, vergadering van 3 april 2003.

### SERVICE PUBLIC FEDERAL AFFAIRES ETRANGERES, COMMERCE EXTERIEUR ET COOPERATION AU DEVELOPPEMENT

F. 2004 — 1729

[C — 2003/15226]

**13 MAI 2003.** — Loi portant assentiment à la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, faite à Montréal le 28 mai 1999 (1)

ALBERT II, Roi des Belges,  
A tous, présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

**Article 1<sup>er</sup>.** La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

**Art. 2.** La Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, faite à Montréal le 28 mai 1999, sortira son plein et entier effet.

**Art. 3.** Le Roi peut prendre les mesures nécessaires à l'exécution de la Convention.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 13 mai 2003.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires étrangères,  
L. MICHEL

La Ministre de l'Emploi, chargée de la Mobilité et des Transports,  
Mme L. ONKELINX

Le Ministre de la Défense  
A. FLAHAUT

Le Ministre de la Justice,  
M. VERWILGHEN

Scellé du sceau de l'Etat :

Le Ministre de la Justice,  
M. VERWILGHEN

—  
Note

(1) *Session 2002-2003.*

Sénat.

*Documents :*

Projet de loi déposé le 15 janvier 2003, n° 2-1421/1.

Texte adopté par la Commission. Rapport n° 2-1421/2.

*Annales parlementaires :*

Discussion, séance du 13 mars 2003.

Vote, séance du 13 mars 2003.

Chambre.

*Documents.*

Projet transmis par le Sénat, n° 50-2373/1.

Texte adopté en séance plénière et soumis à la sanction royale, n° 50-2373/2.

*Annales parlementaires.*

Discussion, séance du 3 avril 2003.

Vote, séance du 3 avril 2003.

## VERTALING

VERDRAG TOT HET BRENGEN VAN EENHEID IN ENIGE  
BEPALINGEN INZAKE HET INTERNATIONALE LUCHTVERVOER

Erkennend de belangrijke bijdrage van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer ondertekend te Warschau op 12 oktober 1929, hierna aangeduid als het "Verdrag van Warschau", en andere bijbehorende instrumenten ter harmonisering van het internationale privaatrechtelijke luchtrecht;

Erkennend de noodzaak het Verdrag van Warschau en bijbehorende instrumenten te moderniseren en te herzien;

Erkennend het belang van het waarborgen van bescherming van de belangen van consumenten in het internationale luchtvervoer en de noodzaak van billijke schadevergoeding gegrond op het beginsel van restitutie;

Opnieuw bevestigend de wenselijkheid van een ordelijke ontwikkeling van de afhandeling van het internationale luchtvervoer en de vlotte doorstroom van passagiers, bagage en goederen overeenkomstig de beginselen en doelstellingen van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, gesloten te Chicago op 7 december 1944;

Ervan overtuigd dat een gezamenlijk optreden van de Staten ter verdere harmonisatie en codificatie van enige bepalingen tot regeling van het internationale luchtvervoer door middel van een nieuw Verdrag het beste middel is om een billijk evenwicht van de belangen te bereiken,

De Staten die partij zijn bij dit verdrag, zijn overeengekomen als volgt :

HOOFDSTUK I. — *Algemene bepalingen*

## Artikel 1

## Toepassingsgebied

1. Dit Verdrag is van toepassing op al het internationale vervoer van personen, bagage of goederen dat met luchtvaartuigen tegen betaling plaats heeft. Het is eveneens van toepassing op kosteloos vervoer per luchtvaartuig door een luchtvervoeronderneming verricht.

2. Onder internationaal vervoer in de zin van dit Verdrag wordt verstaan alle vervoer waarbij, volgens overeenkomst tussen partijen, de plaats van vertrek en de plaats van bestemming, zij er al dan niet onderbreking van het vervoer of overlading, zijn gelegen hetzij op het grondgebied van twee Staten die partij zijn bij dit Verdrag, hetzij op het grondgebied van een enkele Staat die partij is bij dit Verdrag indien een tussenlanding wordt voorzien binnen het grondgebied van een andere Staat, zelfs indien die Staat geen partij is bij het Verdrag. Het vervoer zonder een zodanige tussenlanding tussen twee punten binnen het grondgebied van een enkele Staat die partij is bij dit Verdrag wordt niet beschouwd als internationaal in de zin van dit Verdrag.

3. Het vervoer, te verrichten door verschillende opeenvolgende luchtvervoerders, wordt voor de toepassing van dit Verdrag geacht een enkel vervoer te vormen, wanneer het door de partijen als een enkele handeling is beschouwd, of het nu in de vorm van een enkele overeenkomst dan wel in de vorm van een reeks van overeenkomsten is gesloten, en het verliest zijn internationaal karakter niet door de omstandigheid dat een enkele overeenkomst of een reeks van overeenkomsten ten volle moet worden uitgevoerd binnen het grondgebied van dezelfde Staat.

4. Dit Verdrag is tevens van toepassing op het vervoer bedoeld in hoofdstuk V, behoudens de bepalingen van dat hoofdstuk.

## Artikel 2

## Vervoer verricht door de Staat en vervoer van postzendingen

1. Dit Verdrag is op vervoer verricht door de Staat of door andere openbare lichamen van toepassing onder de voorwaarden genoemd in artikel 1.

2. Bij het vervoer van postzendingen is de vervoerder slechts aansprakelijk tegenover de betrokken postadministratie overeenkomstig de regels die van toepassing zijn op de verhouding tussen de vervoerders en de postadministraties.

3. Behoudens het bepaalde in het tweede lid van dit artikel zijn de bepalingen van dit Verdrag niet van toepassing op het vervoer van postzendingen.

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

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

Reconnaissant la nécessité de moderniser et de refondre la Convention de Varsovie et les instruments connexes;

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

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;

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 I<sup>er</sup>. — *Généralités*Article 1<sup>er</sup>

## 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.

HOOFDSTUK II. — *Documenten en verplichtingen van de partijen betreffende het vervoer van passagiers, bagage en goederen*

Artikel 3

Passagiers en bagage

1. Bij het vervoer van passagiers dient een individueel of collectief vervoersdocument te worden afgegeven, bevattende :

- a) de aanduiding van de plaatsen van vertrek en van bestemming;
- b) indien de plaatsen van vertrek en van bestemming gelegen zijn binnen het grondgebied van eenzelfde Staat die partij is bij dit Verdrag, terwijl één of meer tussenlandingen worden voorzien binnen het grondgebied van een andere Staat, de aanduiding van één van de plaatsen van tussenlanding.

2. De afgifte van het in het eerste lid bedoelde vervoersdocument kan worden vervangen door het gebruik van ieder ander middel waardoor de in dat lid vermelde gegevens worden vastgelegd. Indien een dergelijk ander middel wordt gebruikt biedt de vervoerder aan de passagier een schriftelijke verklaring te verstrekken van de aldus vastgelegde gegevens.

3. De vervoerder verstrekt aan de passagier een identificatielabel voor elk stuk aangegeven bagage.

4. Aan de passagier wordt een schriftelijke mededeling verstrekt vermeldend dat, wanneer dit Verdrag van toepassing is, het de aansprakelijkheid van de vervoerders regelt en kan beperken ter zake van dood of letsel en in geval van vernieling, verlies of beschadiging van de bagage, alsmede in geval van vertraging.

5. Nietinachtning van het bepaalde in de voorgaande leden doet niet af aan het bestaan of de geldigheid van de vervoerovereenkomst, die desondanks onderworpen zal zijn aan de regels van dit Verdrag, met inbegrip van die betreffende de beperking van de aansprakelijkheid.

Artikel 4

Goederen

1. Bij het vervoer van goederen moet een luchtvrachtbrief worden afgegeven.

2. De afgifte van een luchtvrachtbrief kan worden vervangen door het gebruik van ieder ander middel waardoor de gegevens betreffende het te verrichten vervoer worden vastgelegd. Indien van zodanig ander middel gebruik wordt gemaakt, verstrekt de vervoerder aan de afzender, op diens verzoek, een goederenontvangsbewijs dat de identificatie van de zending mogelijk maakt en toegang geeft tot de door die andere middelen vastgelegde gegevens.

Artikel 5

Inhoud van de luchtvrachtbrief  
of van het goederenontvangsbewijs

De luchtvrachtbrief of het goederenontvangsbewijs moet bevatten :

- a) de aanduiding van de plaatsen van vertrek en van bestemming;
- b) indien de plaatsen van vertrek en van bestemming zijn gelegen binnen het grondgebied van eenzelfde Staat die partij is bij dit Verdrag, terwijl één of meer tussenlandingen worden voorzien binnen het grondgebied van een andere Staat, de aanduiding van één van de plaatsen van tussenlanding;
- c) de vermelding van het gewicht van de zending.

Artikel 6

Document inzake de aard van de goederen

Indien nodig ter vervulling van de formaliteiten van douane, politie en andere overheidsinstanties, kan van de afzender worden verlangd dat hij een document afgeeft dat de aard van de goederen aanduidt. Deze bepaling schept voor de vervoerder geen enkele verplichting, verbintenis of aansprakelijkheid.

Artikel 7

Beschrijving van de luchtvrachtbrief

1. De luchtvrachtbrief wordt door de afzender opgemaakt in drie oorspronkelijke exemplaren.

2. Het eerste exemplaar bevat de vermelding « voor de vervoerder »; het wordt getekend door de afzender. Het tweede exemplaar bevat de vermelding « voor de geadresseerde »; het wordt getekend door de afzender en de vervoerder. Het derde exemplaar wordt getekend door de vervoerder en door hem, na ontvangst van de goederen, overhandigd aan de afzender.

3. De handtekening van de vervoerder en die van de afzender kunnen worden gedrukt of vervangen door een stempel.

CHAPITRE II. — *Documents et obligations des parties relatifs au transport des passagers, des bagages et des marchandises*

Article 3

Passagers et bagages

1. Dans le transport des passagers, un titre de transport individuel ou collectif doit être délivré, contenant :

- a) l'indication des points de départ et de destination;
- b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même Etat partie et si une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales.

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

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

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

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

Article 4

Marchandises

1. Pour le transport de marchandises, une lettre de transport aérien est émise.

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

Article 5

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

La lettre de transport aérien ou le récépissé de marchandises contiennent :

- a) l'indication des points de départ et de destination;
- b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même Etat partie et qu'une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales;

c) la mention du poids de l'expédition.

Article 6

Document relatif à la nature de la marchandise

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

Article 7

Description de la lettre de transport aérien

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

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

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

4. Indien, op verzoek van de afzender, de vervoerder de luchtvrachtbrief opmaakt, wordt deze laatste, behoudens tegenbewijs, geacht te handelen namens de afzender.

#### Artikel 8

##### Documenten betreffende verscheidene colli

Wanneer er verscheidene colli zijn :

a) heeft de vervoerder van goederen het recht van de afzender te verlangen dat hij aparte luchtvrachtbrieven opmaakt;

b) heeft de afzender het recht van de vervoerder te verlangen dat hij aparte goederenontvangstbewijzen afgeeft, wanneer gebruik wordt gemaakt van de in artikel 4, tweede lid, bedoelde andere middelen.

#### Artikel 9

##### Het niet naleven van bepalingen betreffende voorgeschreven documenten

Nietinachtning van het bepaalde in de artikelen 4 tot en met 8 doet niet af aan het bestaan of de geldigheid van de vervoerovereenkomst, die desondanks onderworpen zal zijn aan de regels van dit Verdrag, met inbegrip van die betreffende de beperking van de aansprakelijkheid.

#### Artikel 10

##### Aansprakelijkheid voor de op de documenten geplaatste bijzonderheden

1. De afzender is verantwoordelijk voor de juistheid van de bijzonderheden en verklaringen betreffende de goederen die door of namens hem in de luchtvrachtbrief zijn opgenomen, of die door of namens hem zijn verstrekt aan de vervoerder voor opneming in het goederenontvangstbewijs of in de gegevens vastgelegd door de andere middelen bedoeld in artikel 4, tweede lid. Het voorgaande is eveneens van toepassing in het geval waarin de namens de afzender handelende persoon tevens namens de vervoerder handelt.

2. De afzender is aansprakelijk voor alle schade die door de vervoerder of door enige andere persoon jegens wie de vervoerder aansprakelijk is, wordt geleden als gevolg van de onnauwkeurigheid, onjuistheid of onvolledigheid van de bijzonderheden en verklaringen die door of namens de afzender zijn verstrekt.

3. Behoudens het bepaalde in het eerste en tweede lid van dit artikel is de vervoerder aansprakelijk voor alle schade die door de afzender of door enige andere persoon jegens wie de afzender aansprakelijk is, wordt geleden als gevolg van de onnauwkeurigheid, onjuistheid of onvolledigheid van de bijzonderheden en verklaringen die door of namens de vervoerder zijn opgenomen in het goederenontvangstbewijs of in de gegevens vastgelegd door de andere middelen bedoeld in artikel 4, tweede lid.

#### Artikel 11

##### Bewijskracht van de documenten

1. De luchtvrachtbrief en het goederenontvangstbewijs strekken, behoudens tegenbewijs, tot bewijs van het sluiten van de overeenkomst, van de ontvangst van de goederen en van de vervoervoorwaarden die erin worden vermeld.

2. De opgaven in de luchtvrachtbrief en het goederenontvangstbewijs betreffende het gewicht, de afmetingen en de verpakking van de goederen, alsmede betreffende het aantal colli, hebben kracht van bewijs, behoudens tegenbewijs; die betreffende de hoeveelheid, de omvang en de toestand van de goederen leveren slechts bewijs op jegens de vervoerder voor zover zij door hem zijn geverifieerd in tegenwoordigheid van de afzender en daarvan melding is gemaakt in de luchtvrachtbrief, of indien het opgaven betreft die betrekking hebben op de uiterlijke Staat van de goederen.

#### Artikel 12

##### Recht om over de goederen te beschikken

1. Onder voorwaarde dat hij alle uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende verplichtingen nakomt, heeft de afzender het recht over de goederen te beschikken, hetzij door deze op de luchthaven van vertrek of van bestemming terug te nemen, hetzij door deze tijdens de reis bij een landing op te houden, hetzij door deze te doen afleveren op de plaats van bestemming of tijdens de reis aan een ander dan de oorspronkelijk aangewezen geadresseerde, hetzij door terugzending te vragen naar de luchthaven van vertrek, voor zover de uitoefening van dat recht geen nadeel toebrengt aan de vervoerder of aan de andere afzenders en met de verplichting de daaruit voortvloeiende kosten te vergoeden.

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

#### Article 8

##### Documents relatifs à plusieurs colis

Lorsqu'il y a plusieurs colis :

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

b) l'expéditeur a le droit de demander au transporteur la remise de récépissés de marchandises distincts, lorsque les autres moyens visés au paragraphe 2 de l'article 4 sont utilisés.

#### Article 9

##### Inobservation des dispositions relatives aux documents obligatoires

L'inobservation des dispositions des articles 4 à 8 n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention, y compris celles qui portent sur la limitation de responsabilité.

#### Article 10

##### Responsabilité pour les indications portées dans les documents

1. L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise inscrites par lui ou en son nom dans la lettre de transport aérien, ainsi que de celles fournies et faites par lui ou en son nom au transporteur en vue d'être insérées dans le récépissé de marchandises ou pour insertion dans les données enregistrées par les autres moyens prévus au paragraphe 2 de l'article 4. Ces dispositions s'appliquent aussi au cas où la personne agissant au nom de l'expéditeur est également l'agent du transporteur.

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

3. Sous réserve des dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, le transporteur assume la responsabilité de tout dommage subi par l'expéditeur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité de l'expéditeur est engagée, en raison d'indications et de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes insérées par lui ou en son nom dans le récépissé de marchandises ou dans les données enregistrées par les autres moyens prévus au paragraphe 2 de l'article 4.

#### Article 11

##### Valeur probante des documents

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

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

#### Article 12

##### Droit de disposer de la marchandise

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

2. Indien uitvoering van de opdrachten van de afzender onmogelijk is, moet de vervoerder hem daarvan onmiddellijk in kennis stellen.

3. Indien de vervoerder de opdrachten van de afzender betreffende de beschikking over de goederen uitvoert, zonder overlegging te vorderen van het aan deze afgegeven exemplaar van de luchtvrachtbrief of van het goederenontvangsbewijs, is hij, behoudens zijn recht van verhaal op de afzender, aansprakelijk voor de schade die daardoor veroorzaakt mocht worden aan de regelmatige houder van de luchtvrachtbrief of van het goederenontvangsbewijs.

4. Het recht van de afzender eindigt op het moment, waarop dat van de geadresseerde begint, overeenkomstig artikel 13. Indien evenwel de geadresseerde de goederen weigert, of indien hij niet bereikt kan worden, herkrijgt de afzender zijn beschikkingsrecht.

#### Artikel 13

##### Aflevering van de goederen

1. Tenzij de afzender het hem ingevolge artikel 12 toekomende recht heeft uitgeoefend, heeft de geadresseerde het recht om, na aankomst van de goederen op de plaats van bestemming, van de vervoerder aflevering van de goederen te vorderen tegen betaling van de verschuldigde bedragen en onder naleving van de vervoerovereenkomsten.

2. Tenzij anders is bedongen moet de vervoerder de geadresseerde onmiddellijk van de aankomst van de goederen in kennis stellen.

3. Indien het verlies van de goederen door de vervoerder wordt erkend, of indien de goederen na afluop van een termijn van zeven dagen, nadat zij hadden moeten aankomen, niet zijn aangekomen, is de geadresseerde gerechtigd de rechten die uit de vervoerovereenkomst voortvloeien jegens de vervoerder geldend te maken.

#### Artikel 14

Geldend maken van de rechten van de afzender en de geadresseerde

De afzender en de geadresseerde kunnen alle rechten doen gelden die hun respectievelijk in de artikelen 12 en 13 zijn toegekend, ieder op zijn eigen naam, onverschillig of zij handelen in hun eigen belang of in dat van een ander, onder voorwaarde dat zij de door de vervoerovereenkomst opgelegde verplichtingen nakomen.

#### Artikel 15

##### Verhouding tussen de afzender en de geadresseerde of verhouding tussen derde partijen

1. De artikelen 12, 13 en 14 laten onverlet zowel de verhouding tussen de afzender en de geadresseerde onderling als de verhouding tussen derden die hun rechten ontlenen aan de afzender of de geadresseerde.

2. Van de artikelen 12, 13 en 14 kan alleen worden afgeweken door een uitdrukkelijke bepaling in de luchtvrachtbrief of in het goederenontvangsbewijs.

#### Artikel 16

##### Formaliteiten van douane, politie of andere overheidsinstanties

1. De afzender is verplicht de inlichtingen en de documenten te verschaffen die, vóór de afgifte van de goederen aan de geadresseerde, nodig zijn om aan de formaliteiten inzake douane, politie of andere overheidsinstanties te voldoen. De afzender is jegens de vervoerder aansprakelijk voor alle schade die het gevolg is van het ontbreken, de onvolledigheid of de onnauwkeurigheid van die inlichtingen en documenten, behoudens in geval van schuld aan de zijde van de vervoerder of van diens ondergeschikten of lasthebbers.

2. De vervoerder is niet gehouden te onderzoeken of deze inlichtingen en documenten juist of voldoende zijn.

#### HOOFDSTUK III. — Aansprakelijkheid van de vervoerder en omvang van de vergoeding van de schade

#### Artikel 17

##### Dood of letsel geleden door de passagier Schade toegebracht aan de bagage

1. De vervoerder is aansprakelijk voor schade die wordt geleden in geval van dood of lichamelijk letsel van een passagier, op grond van het enkele feit dat het ongeval dat de dood of het letsel heeft veroorzaakt, plaats heeft gehad aan boord van het luchtvaartuig of tijdens enige handeling verband houdende met het aan boord gaan of het verlaten van het luchtvaartuig.

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. De vervoerder is aansprakelijk voor schade die wordt geleden in geval van vernieling, verlies of beschadiging van aangegeven bagage, op grond van het enkele feit dat de gebeurtenis die de vernieling, het verlies of de beschadiging heeft veroorzaakt, plaats heeft gehad aan boord van het luchtvaartuig of gedurende enig tijdvak waarin de vervoerder de aangegeven bagage onder zijn hoede had. Evenwel is de vervoerder niet aansprakelijk indien en voor zover de schade enkel en alleen het gevolg is van de aard of een eigen gebrek van de bagage. In het geval van niet aangegeven bagage, daaronder begrepen persoonlijke bezittingen, is de vervoerder aansprakelijk indien de schade voortvloeit uit zijn schuld of die van zijn ondergeschikten of lasthebbers.

3. Indien de vervoerder het verlies van aangegeven bagage erkent of indien de aangegeven bagage niet op de bestemming is aangekomen binnen eenentwintig dagen volgend op de datum waarop zij had moeten aankomen, is de passagier gerechtigd tegen de vervoerder de rechten te doen gelden die voortvloeien uit de vervoerovereenkomst.

4. Behoudens andersluidende bepalingen wordt in dit Verdrag onder « bagage » zowel aangegeven als niet aangegeven bagage verstaan.

#### Artikel 18

##### Schade toegebracht aan goederen

1. De vervoerder is aansprakelijk voor schade die wordt geleden in geval van vernieling, verlies of beschadiging van goederen, op grond van het enkele feit dat de gebeurtenis die de schade heeft veroorzaakt, plaats heeft gehad tijdens het luchtvervoer.

2. Evenwel is de vervoerder niet aansprakelijk indien en voor zover hij bewijst dat de vernieling, het verlies of de beschadiging van de goederen het gevolg is van een of meer van de volgende omstandigheden :

- a) de aard of een eigen gebrek van de goederen;
- b) gebrekkige verpakking van de goederen door een ander dan de vervoerder of diens ondergeschikten of lasthebbers;
- c) een oorlogshandeling of een gewapend conflict;
- d) een overheidsdaad verricht in verband met de invoer, uitvoer of doorvoer van de goederen.

3. Het luchtvervoer, bedoeld in het eerste lid van dit artikel, omvat het tijdvak waarin de goederen zich onder de hoede van de vervoerder bevinden.

4. Het tijdvak van het luchtvervoer omvat geen enkel vervoer over land, zee of binnenwateren, verricht buiten een luchthaven. Indien dergelijk vervoer evenwel plaatsvindt ter uitvoering van een luchtvervoerovereenkomst met het oog op de inlading, aflevering of overlading, wordt elke schade, behoudens tegenbewijs, geacht het gevolg te zijn van een gebeurtenis die tijdens het luchtvervoer plaats heeft gehad. Indien de vervoerder, zonder de instemming van de afzender, het vervoer dat tussen de partijen is overeengekomen als luchtvervoer geheel of gedeeltelijk vervangt door een andere wijze van vervoer, wordt deze andere wijze van vervoer geacht deel uit te maken van het tijdvak van het luchtvervoer.

#### Artikel 19

##### Vertraging

De vervoerder is aansprakelijk voor de schade voortvloeiend uit vertraging in het luchtvervoer van passagiers, bagage of goederen. De vervoerder is echter niet aansprakelijk voor de schade voortvloeiend uit vertraging indien hij bewijst dat hij en zijn ondergeschikten of lasthebbers alle maatregelen hebben genomen die redelijkerwijs gevegd konden worden om de schade te vermijden, of dat het hun onmogelijk was dergelijke maatregelen te nemen.

#### Artikel 20

##### Ontheffing van aansprakelijkheid

Indien de vervoerder bewijst dat schuld of nalatigheid van de persoon die schadevergoeding vordert of van de persoon aan wie deze zijn rechten ontleent, de schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen, is de vervoerder geheel of gedeeltelijk ontheven van zijn aansprakelijkheid jegens die persoon, voor zover die schuld of nalatigheid de schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen. Wanneer schadevergoeding wordt gevorderd wegens dood of letsel van een passagier door een ander dan de passagier, is de vervoerder eveneens geheel of gedeeltelijk ontheven van zijn aansprakelijkheid voor zover hij bewijst dat de schuld of nalatigheid van die passagier de schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen. Dit artikel is van toepassing op alle bepalingen van dit Verdrag inzake aansprakelijkheid, met inbegrip van artikel 21, eerste lid.

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.

## Artikel 21

Schadevergoeding in geval van dood  
of van letsel door de passagier geleden

1. Voor schade bedoeld in artikel 17, eerste lid, die niet de 100 000 bijzondere trekkingsrechten per passagier te boven gaat, kan de vervoerder zijn aansprakelijkheid niet beperken of uitsluiten.

2. De vervoerder is niet aansprakelijk voor de in artikel 17, eerste lid, bedoelde schade voor zover deze de 100000 bijzondere trekkingsrechten per passagier te boven gaat, indien hij bewijst dat :

a) de schade niet te wijten was aan de schuld of nalatigheid van hem of van zijn ondergeschikten of lasthebbers, of

b) de schade uitsluitend te wijten was aan de schuld of nalatigheid van een derde.

## Artikel 22

Aansprakelijkheidsgrenzen met betrekking tot verfraging,  
bagage en goederen

1. In geval van schade geleden door passagiers ten gevolge van verfraging, zoals bedoeld in artikel 19, is de aansprakelijkheid van de vervoerder beperkt tot het bedrag van 4150 bijzondere trekkingsrechten per passagier.

2. Bij het vervoer van bagage is de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van vernieling, verlies, beschadiging of verfraging beperkt tot het bedrag van 1000 bijzondere trekkingsrechten per passagier, behoudens bijzondere verklaring omtrent belang bij de aflevering, gedaan door de passagier bij de afgifte van de aangegeven bagage aan de vervoerder en tegen betaling van een eventueel verhoogd tarief. In dat geval is de vervoerder verplicht te betalen tot het bedrag van de opgegeven som, tenzij hij bewijst dat deze het werkelijke belang van de passagier bij de aflevering te boven gaat.

3. Bij het vervoer van goederen is de aansprakelijkheid van de vervoerder, in geval van vernieling, verlies, beschadiging of verfraging beperkt tot het bedrag van 17 bijzondere trekkingsrechten per kilogram, behoudens bijzondere verklaring omtrent belang bij de aflevering, gedaan door de afzender bij de afgifte van het collo aan de vervoerder en tegen betaling van een eventueel verhoogd tarief. In dat geval is de vervoerder verplicht te betalen tot het bedrag van de opgegeven som, tenzij hij bewijst dat deze het werkelijke belang van de afzender bij de aflevering te boven gaat.

4. In geval van vernieling, verlies, beschadiging of verfraging van een deel van de goederen, of van enig daarin opgenomen voorwerp, wordt ter bepaling van de aansprakelijkheidsgrens van de vervoerder alleen het totale gewicht van het betrokken collo of van de betrokken colli in aanmerking genomen. Wanneer evenwel de vernieling, het verlies, de beschadiging of de verfraging van een deel van de goederen of van enig daarin opgenomen voorwerp, de waarde beïnvloedt van andere colli gedekt door dezelfde luchtvrachtbrief of door hetzelfde goederen ontvangstbewijs of, bij ontbreken van deze documenten, door dezelfde gegevens vastgelegd door de in artikel 4, tweede lid, bedoelde andere middelen, wordt het totale gewicht van deze colli in aanmerking genomen ter bepaling van de aansprakelijkheidsgrens.

5. De bepalingen van het eerste en tweede lid van dit artikel zijn niet van toepassing indien wordt bewezen dat de schade het gevolg is van een handeling of nalaten van de vervoerder of van zijn ondergeschikten of lasthebbers welke plaats vond hetzij met de bedoeling schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat schade waarschijnlijk het gevolg zou zijn, voor zover, in het geval van een handeling of nalaten van ondergeschikten of lasthebbers, tevens wordt bewezen dat zij handelden in de uitoefening van hun dienstbetrekking.

6. De in artikel 21 en in dit artikel gestelde grenzen beletten de rechter niet om volgens zijn wet daarenboven nog het geheel of een gedeelte van de gerechtskosten en van de overige proceskosten die door de eiser zijn gemaakt, toe te wijzen, rente daaronder begrepen. De voorgaande bepaling is niet van toepassing indien het bedrag van de toegewezen schadevergoeding, hierbij niet inbegrepen de gerechtskosten en andere proceskosten, niet het bedrag te boven gaat dat de vervoerder schriftelijk aan de eiser heeft aangeboden binnen een termijn van zes maanden gerekend vanaf de datum van het voorval, dat de schade heeft veroorzaakt, of vóór de aanvang van het proces indien dit na die termijn aanhangig is gemaakt.

## 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 100000 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 4150 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.

## Artikel 23

## Omrekening van munteenheden

1. De in dit Verdrag in bijzondere trekkingsrechten uitgedrukte bedragen worden geacht betrekking te hebben op het bijzondere trekkingsrecht zoals dit is omschreven door het Internationale Monetair Fonds. De omrekening van deze bedragen in de nationale munteenheden geschiedt, in geval van een gerechtelijke procedure, volgens de waarde van die munteenheden, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten op de datum van het vonnis. De waarde uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten van de nationale munteenheid van een Staat die partij is bij dit Verdrag, die lid is van het Internationale Monetair Fonds, wordt berekend volgens de waarderingsmethode die door het Internationale Monetair Fonds op de datum van het vonnis wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties. De waarde uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten van de nationale munteenheid van een Staat die partij is bij dit Verdrag, die geen lid is van het Internationale Monetair Fonds, wordt berekend op een door die Staat vastgestelde wijze.

2. Niettemin kunnen de Staten die geen lid zijn van het Internationale Monetair Fonds en waarvan de wet de toepassing van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel niet toelaat, op het tijdstip van bekrachtiging of toetreding, of op enig tijdstip nadien, verklaren dat de in artikel 21 voorgeschreven aansprakelijkheidsgrenzen van de vervoerder in gerechtelijke procedures op hun grondgebied wordt vastgesteld op een bedrag van 1 500 000 monetaire eenheden per passagier; op 62 500 monetaire eenheden per passagier wat betreft artikel 22, eerste lid; op 15 000 monetaire eenheden per passagier wat betreft artikel 22, tweede lid; en op 250 monetaire eenheden per kilogram wat betreft artikel 22, derde lid. Deze monetaire eenheid komt overeen met vijftigste en een half milligram goud van een gehalte van negenhonderd duizendste fijn. De bedragen kunnen in de betrokken nationale munteenheid worden omgerekend in ronde cijfers. De omrekening van deze bedragen in de nationale munteenheid geschiedt volgens de wet van de betrokken Staat.

3. De in de laatste zin van het eerste lid van dit artikel genoemde berekening en de in het tweede lid van dit artikel genoemde omrekening geschieden op zodanige wijze dat, in de nationale munteenheid van de Staat die partij is bij dit Verdrag zoveel mogelijk dezelfde werkelijke waarde tot uitdrukking komt voor de bedragen genoemd in de artikelen 21 en 22, als zou voortvloeien uit de toepassing van de eerste drie zinnen van het eerste lid van dit artikel. De Staten die partij zijn bij dit Verdrag delen aan de depositaris hun wijze van berekening overeenkomstig het eerste lid van dit artikel mee of, in voorkomend geval, het resultaat van de omrekening overeenkomstig het tweede lid van dit artikel, bij het nederleggen van hun akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van dit Verdrag of van toetreding hiertoe en telkens wanneer zich een verandering voordoet in deze wijze van berekening of in het resultaat van de omrekening.

## Artikel 24

## Herziening van de aansprakelijkheidsgrenzen

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 25 van dit Verdrag en behoudens het tweede lid van dit artikel worden de in de artikelen 21, 22 en 23 voorgeschreven aansprakelijkheidsgrenzen elke vijf jaar door de depositaris herzien, waarbij de eerste herziening plaatsvindt aan het einde van het vijfde jaar volgend op de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag of, indien het Verdrag niet in werking treedt binnen vijf jaar na de datum van openstelling voor ondertekening, in het eerste jaar van zijn inwerkingtreding, door middel van toepassing van een inflatiecoëfficiënt overeenkomend met het cumulatieve inflatiepercentage sedert de vorige herziening of, in het geval van een eerste herziening, sedert de datum van inwerkingtreding van het Verdrag. De te gebruiken maat voor het inflatiepercentage om de inflatiecoëfficiënt te bepalen is het gewogen gemiddelde van het jaarlijkse percentage van de stijging of de daling van de indices van de consumptieprijs van de Staten waarvan de munteenheden het in artikel 23, eerste lid, genoemde bijzondere trekkingsrecht vormen.

2. Indien de in het vorige lid bedoelde herziening vaststelt dat de inflatiecoëfficiënt de 10 % heeft overschreden, geeft de depositaris aan de Staten die partij zijn bij dit Verdrag kennis van een herziening van de aansprakelijkheidsgrenzen. Een dergelijke herziening wordt van kracht zes maanden na kennisgeving ervan aan de Staten die partij zijn bij dit Verdrag. Indien binnen drie maanden na deze kennisgeving aan de Staten die partij zijn bij dit Verdrag, een meerderheid van die Staten kennis geeft van haar afkeuring, wordt de herziening niet van kracht en verwijst de depositaris de kwestie naar een bijeenkomst van de Staten die partij zijn bij dit Verdrag. De depositaris geeft onverwijld aan alle Staten die partij zijn bij dit Verdrag kennis van het inwerkingtreden van elke herziening.

## 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; 62500 unités monétaires par passager pour ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article 22; 15 000 unités monétaires par passager pour ce qui concerne le paragraphe 2 de l'article 22; et 250 unités monétaires par kilogramme pour ce qui concerne le paragraphe 3 de l'article 22. Cette unité monétaire correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Les sommes peuvent être converties dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause.

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

## Article 24

## Révision des limites

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

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



3. Ongeacht het eerste lid van dit artikel is de in het tweede lid van dit artikel bedoelde procedure te allen tijde van toepassing, mits een derde van de Staten die partij zijn bij dit Verdrag de wens daartoe te kennen geeft en mits de in het eerste lid bedoelde inflatiecoëfficiënt hoger is dan 30 % sinds de vorige herziening of sinds de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag indien geen eerdere herziening heeft plaatsgevonden. Latere herzieningen volgens de in het eerste lid van dit artikel beschreven procedure vinden plaats elke vijf jaar vanaf het einde van het vijfde jaar volgend op de datum van de herziening die heeft plaatsgevonden uit hoofde van dit lid.

#### Artikel 25

##### Beding over de aansprakelijkheidsgrenzen

Een vervoerder kan bedingen dat de vervoerovereenkomst hogere aansprakelijkheidsgrenzen bevat dan die welke zijn bepaald in dit Verdrag, of dat zij geen enkele aansprakelijkheidsgrens bevat.

#### Artikel 26

##### Nietigheid van bepalingen in de overeenkomst

Elk beding, strekkende om de vervoerder te ontheffen van zijn aansprakelijkheid of om een lagere grens vast te stellen dan die welke in dit Verdrag is bepaald, is nietig en van onwaarde, maar de nietigheid van dat beding heeft niet de nietigheid ten gevolge van de overeenkomst, die onderworpen blijft aan de bepalingen van dit Verdrag.

#### Artikel 27

##### Contractvrijheid

Niets in dit Verdrag kan de vervoerder beletten het sluiten van een vervoerovereenkomst te weigeren, af te zien van de verweermiddelen die hem uit hoofde van dit Verdrag zijn gegeven, of voorwaarden op te nemen die niet in tegenspraak zijn met de bepalingen van dit Verdrag.

#### Artikel 28

##### Voorschotten

In geval van een luchtvaartongeval dat leidt tot de dood of letsel van passagiers betaalt de vervoerder, indien hij daartoe gehouden is door zijn nationale wet, onverwijld voorschotten aan de natuurlijke persoon of personen die recht hebben op schadevergoeding opdat zij kunnen voorzien in hun onmiddellijke economische behoeften. Deze voorschotten vormen geen erkenning van aansprakelijkheid en zij kunnen in mindering worden gebracht op de later door de vervoerder bij wijze van schadevergoeding te betalen bedragen.

#### Artikel 29

##### Basis voor vorderingen

Bij het vervoer van passagiers, bagage en goederen kan elke vordering tot schadevergoeding, op welke grond dan ook, hetzij uit hoofde van dit Verdrag hetzij op grond van een overeenkomst, een onrechtmatige daad of anderszins, slechts worden ingesteld onder de voorwaarden en binnen de aansprakelijkheidsgrenzen bedoeld in dit Verdrag, zonder dat hiermee iets bepaald is omtrent de personen die een vordering kunnen instellen en omtrent hun onderscheiden rechten. Bij een dergelijke vordering kan men geen schadevergoeding verkrijgen bij wijze van straf of voorbeeld noch uit anderen hoofde dan tot herstel van geleden schade.

#### Artikel 30

Ondergeschikten, lasthebbers - Totaal bedrag van de schadevergoeding

1. Indien een geding wordt aanhangig gemaakt tegen een ondergeschikte of een lasthebber van de vervoerder ter zake van schade zoals bedoeld in dit Verdrag, kan deze ondergeschikte of lasthebber, indien hij bewijst dat hij heeft gehandeld in de uitoefening van zijn dienstbetrekking, zich beroepen op de voorwaarden en de aansprakelijkheidsgrenzen die de vervoerder zelf kan inroepen uit hoofde van dit Verdrag.

2. Het totaalbedrag van de schadevergoeding die in dat geval kan worden verkregen van de vervoerder en van zijn ondergeschikten of lasthebbers, mag de genoemde grenzen niet overschrijden.

3. Behoudens voor het vervoer van goederen zijn de bepalingen van het eerste en tweede lid van dit artikel niet van toepassing indien wordt bewezen dat de schade het gevolg is van een handeling of nalaten van de ondergeschikte of lasthebber die plaatsvond hetzij met de bedoeling schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat schade waarschijnlijk het gevolg zou zijn.

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

#### Article 25

##### Stipulation de limites

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

#### Article 26

##### Nullité des dispositions contractuelles

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

#### Article 27

##### Liberté de contracter

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

#### Article 28

##### Paiements anticipés

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

#### Article 29

##### Principe des recours

Dans le transport de passagers, de bagages et de marchandises, toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit, en vertu de la présente convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs. Dans toute action de ce genre, on ne pourra pas obtenir de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation.

#### Article 30

##### Préposés, mandataires - Montant total de la réparation

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

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

3. Sauf pour le transport de marchandises, les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé ou du mandataire, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.

## Artikel 31

## Termijnen voor protest

1. De aanneming door de geadresseerde, zonder protest, van de aangegeven bagage of de goederen, vestigt, behoudens tegenbewijs, het vermoeden, dat de bagage en de goederen in goede Staat en in overeenstemming met het vervoersdocument of de gegevens vastgelegd door de andere middelen bedoeld in artikel 3, tweede lid en artikel 4, tweede lid, zijn afgeleverd.

2. In geval van beschadiging moet de geadresseerde protest doen aan de vervoerder onmiddellijk na ontdekking van de beschadiging en uiterlijk binnen een termijn van zeven dagen voor de aangegeven bagage en van veertien dagen voor de goederen, te rekenen van de aanneming. In geval van vertraging moet het protest worden gedaan uiterlijk binnen eenentwintig dagen, te rekenen van de dag waarop de bagage of de goederen te zijner beschikking zijn gesteld.

3. Elk protest moet schriftelijk worden ingebracht en overhandigd of verzonden binnen de voorgeschreven termijnen.

4. Bij gebreke van protest binnen de voorgeschreven termijnen is elke rechtsvordering tegen de vervoerder niet ontvankelijk, tenzij in geval van diens bedrog.

## Artikel 32

## Overlijden van de aansprakelijke persoon

In geval van overlijden van de aansprakelijke persoon is een rechtsvordering tot schadevergoeding ontvankelijk, overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag, tegen hen die wettig zijn of haar nalatenschap vertegenwoordigen.

## Artikel 33

## Rechterlijke bevoegdheid

1. De rechtsvordering tot schadevergoeding moet ter keuze van de eiser worden ingesteld binnen het gebied van een der Staten die partij zijn bij dit Verdrag, hetzij voor de rechter van de woonplaats van de vervoerder, of van de hoofdzetel van diens onderneming of van de plaats waar hij een vestiging heeft, door de zorg waarvan de overeenkomst is gesloten, hetzij voor de rechter van de plaats van bestemming.

2. In geval van schade ten gevolge van de dood of lichamelijk letsel van een passagier kan de rechtsvordering tot schadevergoeding worden ingesteld voor een van de rechters genoemd in het eerste lid van dit artikel of op het grondgebied van een Staat die partij is bij dit Verdrag waar de passagier op het tijdstip van het ongeval zijn duurzaam hoofdverblijf heeft en waarheen of van waaruit de vervoerder luchtvervoerdiensten onderhoudt, hetzij met zijn eigen luchtvaartuigen, hetzij met luchtvaartuigen van een andere vervoerder uit hoofde van een handelsovereenkomst, en waarin deze vervoerder zijn luchtvervoeractiviteiten verricht vanuit ruimten die hijzelf of een andere vervoerder met wie hij een handelsovereenkomst heeft gesloten, huurt of bezit.

3. Voor de toepassing van het tweede lid :

a) wordt onder « handelsovereenkomst » verstaan een overeenkomst, anders dan een agentschapsovereenkomst, gesloten tussen vervoerders en strekkend tot het gemeenschappelijk verrichten van diensten van luchtvervoer van passagiers;

b) wordt door « duurzaam hoofdverblijf » aangeduid de enige vaste en duurzame verblijfplaats van de passagier op het tijdstip van het ongeval. De nationaliteit van de passagier is in dit opzicht niet de beslissende factor.

4. De rechtspleging wordt beheerst door de wet van de rechter voor wie de zaak is aanhangig gemaakt.

## Artikel 34

## Arbitrage

1. Behoudens de bepalingen van dit artikel kunnen de partijen bij de goederenvervoerovereenkomst bedingen dat elk geschil inzake de aansprakelijkheid van de vervoerder uit hoofde van dit Verdrag wordt beslist door middel van arbitrage. Deze afspraak wordt schriftelijk vastgelegd.

2. De arbitrage vindt, naar keuze van de eiser, plaats in een van de plaatsen van een bevoegde rechter bedoeld in artikel 33.

3. De scheidsman of het scheidsgerecht past de bepalingen van dit Verdrag toe.

4. De bepalingen van het tweede en derde lid van dit artikel worden geacht deel uit te maken van elk scheidsrechterlijk beding of elke scheidsrechterlijke overeenkomst, en elke bepaling in een dergelijk beding of in dergelijke overeenkomst die daarmee in strijd is, is nietig.

## Article 31

## Délais de protestation

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

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

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

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

## Article 32

## Décès de la personne responsable

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

## Article 33

## Jurisdiction compétente

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

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

3. Aux fins du paragraphe 2 :

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

b) "résidence principale et permanente" désigne le lieu unique de séjour fixe et permanent du passager au moment de l'accident. La nationalité du passager ne sera pas le facteur déterminant à cet égard.

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

## Article 34

## Arbitrage

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

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

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

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

## Artikel 35

## Termijn voor vorderingen

1. De rechtsvordering tot schadevergoeding moet, op straffe van verval, worden ingesteld binnen een termijn van twee jaar te rekenen van de aankomst ter bestemming, of van de dag waarop het luchtvaartuig had moeten aankomen, of van de onderbreking van het vervoer.

2. De wijze van de berekening van de termijn wordt beheerst door de wet van de rechter voor wie de vordering is aanhangig gemaakt.

## Artikel 36

## Opeenvolgende vervoerders

1. In de gevallen waarin het vervoer beheerst wordt door het gestelde in artikel 1, derde lid, en het verricht moet worden achtereenvolgens door verschillende vervoerders, is elke vervoerder die passagiers, bagage of goederen aanneemt, onderworpen aan de in dit Verdrag gestelde bepalingen, en wordt hij geacht een der partijen bij de vervoerovereenkomst te zijn, voorzover die overeenkomst betrekking heeft op het deel van het vervoer, dat onder zijn toezicht is verricht.

2. In geval van zodanig vervoer hebben de passagier of enige andere persoon die een van deze afgeleid recht op schadevergoeding heeft enkel verhaal op de vervoerder die het vervoer heeft verricht gedurende hetwelk het ongeval of de vertraging plaatsvond, behalve in het geval, waarin de eerste vervoerder bij uitdrukkelijk beding de aansprakelijkheid voor de gehele reis op zich heeft genomen.

3. Indien het bagage of goederen betreft, heeft de passagier of de afzender verhaal op de eerste vervoerder, en de passagier of de geadresseerde die recht op afgifte heeft, heeft verhaal op de laatste vervoerder, en beiden kunnen daarenboven de vervoerder aanspreken die het vervoer heeft verricht gedurende hetwelk de vernieling, het verlies, de beschadiging of de vertraging plaatsvond. Deze vervoerders zijn hoofdelijk aansprakelijk jegens de passagier, of jegens de afzender of de geadresseerde.

## Artikel 37

## Recht van verhaal tegen derden

Dit Verdrag laat de vraag onverlet of degene die op grond van de bepalingen daarvan aansprakelijk is, verhaal heeft op een ander.

## HOOFDSTUK IV. — Gecombineerd vervoer

## Artikel 38

## Gecombineerd vervoer

1. In geval van gecombineerd vervoer, dat wordt verricht gedeeltelijk door de lucht en gedeeltelijk met enig ander middel van vervoer, zijn de bepalingen van dit Verdrag, behoudens artikel 18, vierde lid, enkel van toepassing op het luchtvervoer en dat slechts indien dit aan de voorwaarden van artikel 1 beantwoordt.

2. Geen bepaling van dit Verdrag belet partijen om in geval van gecombineerd vervoer in het luchtvervoerdocument voorwaarden op te nemen betreffende andere wijzen van vervoer, op voorwaarde dat de bepalingen van dit Verdrag wat betreft het luchtvervoer in acht worden genomen.

HOOFDSTUK V. — *Luchtvervoer verricht door een andere persoon dan de contractuele vervoerder*

## Artikel 39

## Contractuele vervoerder - Feitelijke vervoerder

De bepalingen van dit hoofdstuk zijn van toepassing wanneer een persoon (hierna genoemd « contractueel vervoerder ») een door dit Verdrag beheerste vervoerovereenkomst sluit met een passagier of een afzender of met een persoon die handelt namens de passagier of de afzender, en een andere persoon (hierna genoemd « feitelijk vervoerder »), op grond van een machtiging van de contractuele vervoerder, het geheel of een deel van het vervoer verricht maar niet een opvolgende vervoerder is in de zin van dit Verdrag. Zonder bewijs van het tegendeel wordt het bestaan van een dergelijke machtiging aangenomen.

## Article 35

## Délai de recours

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

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

## Article 36

## Transporteurs successifs

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

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

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

## Article 37

## Droit de recours contre des tiers

La présente convention ne préjuge en aucune manière la question de savoir si la personne tenue pour responsable en vertu de ses dispositions a ou non un recours contre toute autre personne.

CHAPITRE IV. — *Transport intermodal*

## Article 38

## Transport intermodal

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

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

CHAPITRE V. — *Transport aérien effectué par une personne autre que le transporteur contractuel*

## Article 39

## Transporteur contractuel - Transporteur de fait

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

## Artikel 40

## Onderscheiden aansprakelijkheid van de contractuele vervoerder en de feitelijke vervoerder

Indien een feitelijke vervoerder het geheel of een deel van een vervoer verricht dat, overeenkomstig de in artikel 39 bedoelde overeenkomst, wordt beheerst door dit Verdrag, zijn zowel de contractuele vervoerder als de feitelijke vervoerder, behalve indien in dit hoofdstuk anders is bepaald, onderworpen aan de bepalingen van dit Verdrag, de eerste voor het gehele in de overeenkomst voorziene vervoer, de tweede slechts voor het vervoer dat hij verricht.

## Artikel 41

## Wederzijdse toerekening

1. De handelingen en het nalaten van de feitelijke vervoerder of van zijn ondergeschikten of lasthebbers die handelen in de uitoefening van hun dienstbetrekking worden, met betrekking tot het door de feitelijke vervoerder verrichte vervoer, tevens geacht die van de contractuele vervoerder te zijn.

2. De handelingen en het nalaten van de contractuele vervoerder of van zijn ondergeschikten of lasthebbers die handelen in de uitoefening van hun dienstbetrekking worden, met betrekking tot het door de feitelijke vervoerder verrichte vervoer, tevens geacht die van de feitelijke vervoerder te zijn. Niettemin zal geen van deze handelingen of van dit nalaten de feitelijke vervoerder aansprakelijk kunnen maken boven de in de artikelen 21, 22, 23 en 24 gestelde grenzen. Geen bijzondere beding op grond waarvan de contractuele vervoerder verplichtingen op zich neemt die niet door dit Verdrag zijn opgelegd, geen afstand van rechten of verweermiddelen die door dit Verdrag worden verleend, en geen bijzondere verklaring omtrent het belang bij de aflevering, bedoeld in artikel 22 van dit Verdrag, zullen van kracht zijn ten aanzien van de feitelijke vervoerder, tenzij hij daarin heeft toegestemd.

## Artikel 42

## Notificatie van opdrachten en protesten

De opdrachten en protesten die op grond van dit Verdrag tot de vervoerder worden gericht, hebben hetzelfde gevolg of zij zijn gericht tot de contractuele vervoerder dan wel tot de feitelijke vervoerder. Niettemin zijn de in artikel 12 bedoelde opdrachten slechts van kracht indien zij worden gericht tot de contractuele vervoerder.

## Artikel 43

## Ondergeschikten en lasthebbers

Wat het door de feitelijke vervoerder verrichte vervoer betreft, kan elke ondergeschikte of lasthebber van deze vervoerder of van de contractuele vervoerder, indien hij bewijst dat hij heeft gehandeld in de uitoefening van zijn dienstbetrekking, zich beroepen op de voorwaarden en de aansprakelijkheidsgrenzen die uit hoofde van dit Verdrag van toepassing zijn op de vervoerder wiens ondergeschikte of lasthebber hij is, tenzij wordt bewezen dat hij op zodanige wijze heeft gehandeld dat geen beroep kan worden gedaan op de aansprakelijkheidsgrenzen overeenkomstig dit Verdrag.

## Artikel 44

## Cumulatie van schadevergoeding

Wat het door de feitelijke vervoerder verrichte vervoer betreft, kan het totale bedrag van de schadevergoeding dat kan worden verkregen van deze vervoerder, van de contractuele vervoerder en van hun ondergeschikten of lasthebbers wanneer zij hebben gehandeld in de uitoefening van hun dienstbetrekking, niet hoger zijn dan het hoogste bedrag dat uit hoofde van dit Verdrag ten laste kan worden gebracht van hetzij de contractuele vervoerder, hetzij de feitelijke vervoerder, met dien verstande dat geen van de in dit artikel genoemde personen aansprakelijk zal kunnen zijn boven de op die persoon toepasselijke grens.

## Artikel 45

## Degenen aan wie vorderingen tot schadevergoeding kunnen worden gericht

Elke rechtsvordering tot schadevergoeding met betrekking tot het door de feitelijke vervoerder verrichte vervoer moet, naar keuze van de eiser, worden ingesteld tegen die vervoerder of de contractuele vervoerder dan wel tegen beiden gezamenlijk of afzonderlijk. Indien de rechtsvordering wordt ingesteld tegen slechts één van deze vervoerders, heeft die vervoerder het recht de andere vervoerder in vrijwaring op te roepen, waarbij de rechtspleging wordt beheerst door de wet van die rechter voor wie de vordering aanhangig is gemaakt.

## Article 40

## Responsabilité respective du transporteur contractuel et du transporteur de fait

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

## Article 41

## Attribution mutuelle

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

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

## Article 42

## Notification des ordres et protestations

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

## Article 43

## Préposés et mandataires

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

## Article 44

## Cumul de la réparation

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

## Article 45

## Notification des actions en responsabilité

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

## Artikel 46

## Aanvullende rechtsbevoegdheid

Elke in artikel 45 genoemde rechtsvordering tot schadevergoeding moet, naar keuze van de eiser, op het grondgebied van een van de Staten die partij zijn bij dit Verdrag, worden ingesteld hetzij voor een van de rechters voor wie overeenkomstig artikel 33 een vordering kan worden ingesteld tegen de contractuele vervoerder, hetzij voor de rechter van de woonplaats van de feitelijke vervoerder of van de plaats waar de hoofdzetel van diens onderneming is gevestigd.

## Artikel 47

## Nietigheid van de contractuele bepalingen

Elk beding strekkend tot ontheffing van de aansprakelijkheid van de contractuele vervoerder of de feitelijke vervoerder uit hoofde van dit hoofdstuk of tot vaststelling van een lagere grens dan die welke in dit hoofdstuk is vastgesteld is nietig en van onwaarde, maar de nietigheid van dit beding brengt niet de nietigheid van de overeenkomst mee, die onderworpen blijft aan de bepalingen van dit hoofdstuk.

## Artikel 48

## Onderlinge verhouding tussen de contractuele vervoerder en de feitelijke vervoerder

Behoudens artikel 45 doet geen bepaling van dit hoofdstuk afbreuk aan de rechten en verplichtingen van de vervoerders onderling, waaronder begrepen elk recht op verhaal of schadevergoeding.

HOOFDSTUK VI. — *Overige bepalingen*

## Artikel 49

## Verplichting tot toepassing

Nietig en van onwaarde zijn alle bedingen in de vervoerovereenkomst en alle bijzondere overeenkomsten, getroffen vóór het ontstaan van de schade, waarbij de partijen van de bepalingen van dit Verdrag zouden afwijken, hetzij door aanwijzing van een wet, die zou moeten worden toegepast, hetzij door een wijziging van de voorschriften betreffende de rechterlijke bevoegdheid.

## Artikel 50

## Verzekering

De Staten die partij zijn bij dit Verdrag eisen dat hun vervoerders voorzien zijn van een toereikende verzekering ter dekking van hun aansprakelijkheid uit hoofde van dit Verdrag. Een vervoerder kan, door de Staat die partij is bij dit Verdrag die de bestemming is van de door hem uitgevoerde diensten, gehouden worden het bewijs te leveren dat hij voorzien is van een toereikende verzekering ter dekking van zijn aansprakelijkheid uit hoofde van dit Verdrag.

## Artikel 51

## Vervoer verricht in bijzondere omstandigheden

De bepalingen van de artikelen 3 tot en met 5, 7 en 8 betreffende de vervoersdocumenten zijn niet van toepassing op vervoer dat in bijzondere omstandigheden buiten elke normale uitoefening van het luchtvervoerbedrijf plaats heeft.

## Artikel 52

## Omschrijving van de term « dag »

Wanneer in dit Verdrag sprake is van dagen, worden kalenderdagen en niet werkdagen bedoeld.

HOOFDSTUK VII. — *Protocollaire bepalingen*

## Artikel 53

## Ondertekening, bekrachtiging en inwerkingtreding

1. Dit Verdrag staat open voor ondertekening te Montreal op 28 mei 1999 voor de Staten die deelnemen aan de Internationale Luchtvaartconferentie, gehouden te Montreal van 10 tot en met 28 mei 1999. Na 28 mei 1999 staat het Verdrag open voor ondertekening voor alle Staten bij de zetel van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) te Montreal, totdat het overeenkomstig het zesde lid van dit artikel in werking treedt.

## Article 46

## Jurisdiction annexe

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

## Article 47

## Nullité des dispositions contractuelles

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

## Article 48

## Rapports entre transporteur contractuel et transporteur de fait

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

CHAPITRE VI. — *Autres dispositions*

## Article 49

## Obligation d'application

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

## Article 50

## Assurance

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

## Article 51

## Transport effectué dans des circonstances extraordinaires

Les dispositions des articles 3 à 5, 7 et 8 relatives aux titres de transport ne sont pas applicables au transport effectué dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation d'un transporteur.

## Article 52

## Définition du terme "jour"

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

CHAPITRE VII. — *Dispositions protocolaires*

## Article 53

## Signature, ratification et entrée en vigueur

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

2. Dit Verdrag staat eveneens open voor ondertekening voor regionale organisaties voor economische integratie. Voor de toepassing van dit Verdrag is een « regionale organisatie voor economische integratie » een organisatie bestaande uit soevereine Staten van een bepaalde regio, die bevoegdheden heeft inzake bepaalde onderwerpen die geregeld worden door dit Verdrag en die naar behoren gemachtigd is dit Verdrag te ondertekenen, te bekrachtigen, te aanvaarden, goed te keuren dan wel ertoe toe te treden. Uitgezonderd in artikel 1, tweede lid, in artikel 3, eerste lid, onderdeel b), in artikel 5, onderdeel b), in de artikelen 23, 33, 46 en in artikel 57 onderdeel b), is elke vermelding van « Staat die partij is bij dit Verdrag » of « Staten die partij zijn bij dit Verdrag » tevens van toepassing op regionale organisaties voor economische integratie. Voor de toepassing van artikel 24 zijn de vermeldingen van « een meerderheid van de Staten die partij zijn bij dit Verdrag » en « een derde van de Staten die partij zijn bij dit Verdrag » niet van toepassing op regionale organisaties voor economische integratie.

3. Dit Verdrag dient te worden bekrachtigd door de Staten en door regionale organisaties voor economische integratie die het hebben ondertekend.

4. Elke Staat of regionale organisatie voor economische integratie die dit Verdrag niet ondertekent, kan het te allen tijde aanvaarden, goedkeuren of ertoe toetreden.

5. De akten van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding dienen te worden nedergelegd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, die bij deze wordt aangewezen als depositaris.

6. Dit Verdrag treedt in werking op de zestigste dag na de datum van nederlegging bij de depositaris van de dertigste akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding en tussen de Staten die een dergelijke akte hebben nedergelegd. De akten nedergelegd door regionale organisaties voor economische integratie worden voor de toepassing van dit lid niet meegerekend.

7. Voor de andere Staten en voor de andere regionale organisaties voor economische integratie treedt dit Verdrag in werking zestig dagen na de nederlegging van een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding.

8. De depositaris geeft alle ondertekenaars en de Staten die partij zijn bij dit Verdrag onverwijld kennis van :

- a) elke ondertekening van dit Verdrag en de datum daarvan;
- b) elke nederlegging van een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding en de datum daarvan;
- c) de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag;
- d) de datum van het van kracht worden van elke herziening van de aansprakelijkheidsgrenzen vastgesteld ingevolge dit Verdrag;
- e) elke opzegging ingevolge artikel 54.

#### Artikel 54

#### Opzegging

1. Elke Staat die partij is bij dit Verdrag kan dit Verdrag opzeggen middels een schriftelijke kennisgeving, gericht aan de depositaris.

2. De opzegging wordt van kracht honderdtachtig dagen na de datum waarop de depositaris de kennisgeving heeft ontvangen.

#### Artikel 55

Verhouding tot de andere instrumenten van het Verdrag van Warschau

Dit Verdrag prevaleert boven alle regels die van toepassing zijn op het internationale luchtvervoer :

1. tussen Staten die partij zijn bij dit Verdrag aangezien deze Staten gezamenlijk partij zijn bij de volgende instrumenten :

- a) Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, ondertekend te Warschau op 12 oktober 1929 (hierna genoemd Verdrag van Warschau);
- b) Protocol tot wijziging van het te Warschau op 12 oktober 1929 ondertekende Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, tot stand gekomen te sGravenhage op 28 september 1955 (hierna genoemd Protocol van s-Gravenhage);
- c) Verdrag ter aanvulling van het Verdrag van Warschau tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer verricht door een ander dan de contractuele vervoerder, ondertekend te Guadalajara op 18 september 1961 (hierna genoemd Verdrag van Guadalajara);

2. De même, la présente convention sera ouverte à la signature des organisations régionales d'intégration économique. Pour l'application de la présente convention, une "organisation régionale d'intégration économique" est une organisation constituée d'Etats souverains d'une région donnée qui a compétence sur certaines matières régies par la convention et qui a été dûment autorisée à signer et à ratifier, accepter, approuver ou adhérer à la présente convention. Sauf au paragraphe 2 de l'article 1, au paragraphe 1, alinéa b), de l'article 3, à l'alinéa b) de l'article 5, aux articles 23, 33, 46 et à l'alinéa b) de l'article 57, toute mention faite d'un "Etat partie" ou "d'Etats parties" s'applique également aux organisations régionales d'intégration économique. Pour l'application de l'article 24, les mentions faites d'"une majorité des Etats parties" et d'"un tiers des Etats parties" ne s'appliquent pas aux organisations régionales d'intégration économique.

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

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

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

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

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

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

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

#### Article 54

#### Dénonciation

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

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

#### Article 55

Relation avec les autres instruments de la Convention de Varsovie

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

1. entre Etats parties à la présente convention du fait que ces Etats sont communément parties aux instruments suivants :

- a) Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929 (appelée ci-après la Convention de Varsovie);
- b) Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, fait à La Haye le 28 septembre 1955 (appelé ci-après le Protocole de La Haye);
- c) Convention complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (appelée ci-après la Convention de Guadalajara);

d) Protocol tot wijziging van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, ondertekend te Warschau op 12 oktober 1929, zoals gewijzigd bij het te s-Gravenhage op 28 september 1955 tot stand gekomen Protocol, ondertekend te Guatemala op 8 maart 1971 (hierna genoemd Protocol van Guatemala);

e) Aanvullende Protocollen Nos. 1 tot en met 3 en Protocol van Montreal Nr. 4 tot wijziging van het Verdrag van Warschau, zoals gewijzigd bij het Protocol van s-Gravenhage of het Verdrag van Warschau, zoals gewijzigd bij zowel het Protocol van s-Gravenhage als bij het Protocol van Guatemala, ondertekend te Montreal op 25 september 1975 (hierna genoemd Protocollen van Montreal); of

2. Op het grondgebied van elke Staat die partij is bij dit Verdrag aangezien deze Staat partij is bij een of meer van de hierboven onder a) tot en met e) vermelde instrumenten.

#### Artikel 56

##### Staten met meer dan een rechtsstelsel

1. Indien een Staat twee of meer territoriale eenheden omvat waarin verschillende rechtsstelsels van toepassing zijn op vraagstukken die door dit Verdrag geregeld worden, kan hij, op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, verklaren dat dit Verdrag van toepassing is op al zijn territoriale eenheden of slechts op een of meer daarvan en kan hij te allen tijde deze verklaring wijzigen door het indienen van een andere.

2. Elke verklaring van deze aard wordt meegedeeld aan de depositaris en geeft uitdrukkelijk de territoriale eenheden aan waarop het Verdrag van toepassing is.

3. In het geval van een Staat die partij is bij dit Verdrag die een dergelijke verklaring heeft afgelegd :

a) worden de verwijzingen in artikel 23 naar de « nationale munteenheid » uitgelegd als betrekking hebbend op de munteenheid van de desbetreffende territoriale eenheid van bedoelde Staat;

b) wordt in artikel 28 de verwijzing naar de « nationale wet » uitgelegd als betrekking hebbend op de wet van de desbetreffende territoriale eenheid van bedoelde Staat.

#### Artikel 57

##### Voorbehouden

Geen enkel voorbehoud kan bij dit Verdrag worden gemaakt, behalve dat een Staat die partij is bij dit Verdrag te allen tijde, door middel van een aan de depositaris gerichte verklaring, kan verklaren dat dit Verdrag niet van toepassing is :

a) op internationaal luchtvervoer rechtstreeks door die Staat verricht en geëxploiteerd voor niet-commerciële doeleinden in verband met zijn taken en plichten als soevereine Staat;

b) op het vervoer van personen, bagage en goederen ten behoeve van zijn militaire autoriteiten aan boord van luchtvaartuigen die zijn ingeschreven in of gehuurd door die Staat en die geheel door of ten behoeve van deze autoriteiten zijn gereserveerd.

Ten blijke waarvan de gevolmachtigde ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd, dit Verdrag hebben ondertekend.

Gedaan te Montreal de 28<sup>e</sup> dag van de maand mei van het jaar negentienhonderd negenennegentig in de Arabische, de Chinese, de Engelse, de Franse, de Spaanse en de Russische taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek. Dit Verdrag blijft nedergelegd in de archieven van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en de depositaris zendt voor eensluidend gewaarmerkte afschriften toe aan alle Staten die partij zijn bij dit Verdrag alsmede aan alle Staten die partij zijn bij het Verdrag van Warschau, het Protocol van s-Gravenhage, het Verdrag van Guadalajara, het Protocol van Guatemala en de Protocollen van Montreal.

d) Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955, signé à Guatemala le 8 mars 1971 (appelé ci-après le Protocole de Guatemala);

e) Protocoles additionnels n° 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) à e) ci-dessus.

#### Article 56

##### Etats possédant plus d'un régime juridique

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

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

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

a) les références, à l'article 23, à la "monnaie nationale" sont interprétées comme signifiant la monnaie de l'unité territoriale pertinente dudit Etat;

b) à l'article 28, la référence à la "loi nationale" est interprétée comme se rapportant à la loi de l'unité territoriale pertinente dudit Etat.

#### Article 57

##### Réserves

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

a) aux transports aériens internationaux effectués et exploités directement par cet Etat à des fins non commerciales relativement à ses fonctions et devoirs d'Etat souverain;

b) au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ou loués par ledit Etat partie et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente convention.

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

Staten/ Organisatie	Datum Authenticatie	Type instemming	Datum instemming	Datum interne inwerking- treding	Etats/ Organisation	Date Authentification	Type de consentement	Date consentement	Entrée en Vigueur locale
BAHAMAS, DE	28/05/1999				AFRIQUE DU SUD	28/05/1999			
BAHREIN		Toetreding	02/02/2001	04/11/2003	ALLEMAGNE	28/05/1999	Ratification	29/04/2004	28/06/2004
BANGLADESH	28/05/1999				ARABIE SAOUDITE	28/05/1999	Ratification	15/10/2003	14/12/2003
BARBADOS		Toetreding	02/01/2002	04/11/2003	AUTRICHE		Adhésion	29/04/2004	28/06/2004
BELGIE	28/05/1999	Bekrachtiging	29/04/2004	28/06/2004	BAHAMAS	28/05/1999			
BELIZE	28/05/1999	Bekrachtiging	24/08/1999	04/11/2003	BAHREIN		Adhésion	02/02/2001	04/11/2003
BENIN	28/05/1999	Bekrachtiging	30/03/2004	29/05/2004	BANGLADESH	28/05/1999			
BOLIVIA	28/05/1999				BARBADE		Adhésion	02/01/2002	04/11/2003
BOTSWANA		Toetreding	28/03/2001	04/11/2003	BELGIE	28/05/1999	Ratification	29/04/2004	28/06/2004
BRAZILIE	03/08/1999				BELIZE	28/05/1999	Ratification	24/08/1999	04/11/2003
BULGARIJE		Toetreding	10/11/2003	09/01/2004	BENIN	28/05/1999	Ratification	30/03/2004	29/05/2004
BURKINA FASO	28/05/1999				BOLIVIE	28/05/1999			
CAMBODJA	28/05/1999				BOTSWANA		Adhésion	28/03/2001	04/11/2003
CAMEROEN	27/09/2001	Bekrachtiging	05/09/2003	04/11/2003	BRESIL	03/08/1999			
CANADA	01/10/2001	Bekrachtiging	19/11/2002	04/11/2003	BULGARIE		Adhésion	10/11/2003	09/01/2004
CENTRAAL-AFRIKA	25/09/2001				BURKINA FASO	28/05/1999			
CHILI	28/05/1999				CAMBODGE	28/05/1999			
CHINA	28/05/1999				CAMEROUN	27/09/2001	Ratification	05/09/2003	04/11/2003
COLOMBIA	15/12/1999	Bekrachtiging	28/03/2003	04/11/2003	CANADA	01/10/2001	Ratification	19/11/2002	04/11/2003
COSTA RICA	20/12/1999				CENTRAFRIQUE	25/09/2001			
CUBA	28/05/1999				CHILI	28/05/1999			
CYPRUS		Toetreding	20/11/2002	04/11/2003	CHINE	28/05/1999			
DENEMARKEN	28/05/1999	Bekrachtiging	29/04/2004	28/06/2004	CHYPRE		Adhésion	20/11/2002	04/11/2003
DOMINICAANSE REPUBLIC	28/05/1999				COLOMBIE	15/12/1999	Ratification	28/03/2003	04/11/2003
DUITSLAND	28/05/1999	Bekrachtiging	29/04/2004	28/06/2004	COSTA-RICA	20/12/1999			
ESTLAND	04/02/2002	Bekrachtiging	10/04/2003	04/11/2003	COTE D'IVOIRE	28/05/1999			
EUROPESE UNIE	09/12/1999	Goedkeuring	29/04/2004	28/06/2004	CUBA	28/05/1999			
FINLAND	09/12/1999	Bekrachtiging	29/04/2004	28/06/2004	DANEMARK	28/05/1999	Ratification	29/04/2004	28/06/2004
FRANKRIJK	28/05/1999	Bekrachtiging	29/04/2004	28/06/2004	REPUBLIQUE DOMINICAINE	28/05/1999			
GABON	28/05/1999				EMIRATS ARABES UNIS	28/05/1999	Adhésion	07/07/2000	04/11/2003
GAMBIA		Toetreding	10/03/2004	09/05/2004	ESPAGNE	14/01/2000	Ratification	29/04/2004	28/06/2004
GHANA	28/05/1999				ESTONIE	04/02/2002	Ratification	10/04/2003	04/11/2003
GRIEKENLAND	28/05/1999	Bekrachtiging	22/07/2002	04/11/2003	ETATS-UNIS	28/05/1999	Ratification	05/09/2003	04/11/2003
IERLAND	16/08/2000	Bekrachtiging	29/04/2004	28/06/2004	FINLANDE	09/12/1999	Ratification	29/04/2004	28/06/2004
IJSLAND	28/05/1999				FRANCE	28/05/1999	Ratification	29/04/2004	28/06/2004
ITALIE	28/05/1999	Bekrachtiging	29/04/2004	28/06/2004	GABON	28/05/1999			
IVOORKUST	28/05/1999				GAMBIE		Adhésion	10/03/2004	09/05/2004
JAMAICA	28/05/1999				GHANA	28/05/1999			
JAPAN		Aanvaarding	20/06/2000	04/11/2003	GRECE	28/05/1999	Ratification	22/07/2002	04/11/2003
JORDANIE	05/10/2000	Bekrachtiging	12/04/2002	04/11/2003	IRLANDE	16/08/2000	Ratification	29/04/2004	28/06/2004
KENIA	28/05/1999	Bekrachtiging	07/01/2002	04/11/2003	ISLANDE	28/05/1999			
KOEWEIT	28/05/1999	Bekrachtiging	11/06/2002	04/11/2003	ITALIE	28/05/1999	Ratification	29/04/2004	28/06/2004
LITOUWEN	28/05/1999				JAMAIQUE	28/05/1999			
LUXEMBURG	29/02/2000	Bekrachtiging	29/04/2004	28/06/2004	JAPON		Acceptation	20/06/2000	04/11/2003
V.J.R. MACEDONIE		Toetreding	15/05/2000	04/11/2003	JORDANIE	05/10/2000	Ratification	12/04/2002	04/11/2003
MADAGASCAR	28/05/1999				KENYA	28/05/1999	Ratification	07/01/2002	04/11/2003
MALTA	28/05/1999				KOEWEIT	28/05/1999	Ratification	11/06/2002	04/11/2003
MAURITIUS	28/05/1999				LITUANIE	28/05/1999			
MEXICO	28/05/1999	Bekrachtiging	20/11/2000	04/11/2003	LUXEMBOURG	29/02/2000	Ratification	29/04/2004	28/06/2004
MONACO	28/05/1999				A.R.Y. MACE- DOINE		Adhésion	15/05/2000	04/11/2003



Staten/ Organisatie	Datum Authenticatie	Type instemming	Datum instemming	Datum interne inwerking- treding	Etats/ Organisation	Date Authentification	Type de consentement	Date consentement	Entrée en Vigueur locale
MOZAMBIQUE	28/05/1999				MADAGASCAR	28/05/1999			
NAMIBIE	28/05/1999	Bekrachtiging	27/09/2001	04/11/2003	MALTE	28/05/1999			
NEDERLAND	30/12/1999	Bekrachtiging	29/04/2004	28/06/2004	MAURICE	28/05/1999			
NIEUW-ZEELAND	13/07/2001	Bekrachtiging	18/11/2002	04/11/2003	MEXIQUE	28/05/1999	Ratification	20/11/2000	04/11/2003
NIGER	28/05/1999				MONACO	28/05/1999			
NIGERIA	28/05/1999	Bekrachtiging	10/05/2002	04/11/2003	MOZAMBIQUE	28/05/1999			
NOORWEGEN		Toetreding	29/04/2004	28/06/2004	NAMIBIE	28/05/1999	Ratification	27/09/2001	04/11/2003
OOSTENRIJK		Toetreding	29/04/2004	28/06/2004	NIGER	28/05/1999			
PAKISTAN	28/05/1999				NIGERIA	28/05/1999	Ratification	10/05/2002	04/11/2003
PANAMA	28/05/1999	Bekrachtiging	13/09/2002	04/11/2003	NORVEGE		Adhésion	29/04/2004	28/06/2004
PARAGUAY	17/03/2000	Bekrachtiging	29/03/2001	04/11/2003	NOUVELLE- ZELANDE	13/07/2001	Ratification	18/11/2002	04/11/2003
PERU	07/09/1999	Bekrachtiging	11/04/2002	04/11/2003	PAKISTAN	28/05/1999			
POLEN	28/05/1999				PANAMA	28/05/1999	Ratification	13/09/2002	04/11/2003
PORTUGAL	28/05/1999	Bekrachtiging	28/02/2003	04/11/2003	PARAGUAY	17/03/2000	Ratification	29/03/2001	04/11/2003
ROEMENIE	18/11/1999	Bekrachtiging	20/03/2001	04/11/2003	PAYS-BAS	30/12/1999	Ratification	29/04/2004	28/06/2004
SAINT-VINCENT EN GRENADÉ		Toetreding	29/03/2004	28/05/2004	PEROU	07/09/1999	Ratification	11/04/2002	04/11/2003
SAUDI-ARABIE	28/05/1999	Bekrachtiging	15/10/2003	14/12/2003	POLOGNE	28/05/1999			
SENEGAL	28/05/1999				PORTUGAL	28/05/1999	Ratification	28/02/2003	04/11/2003
SLOVAKIJE	28/05/1999	Bekrachtiging	11/10/2000	04/11/2003	ROUMANIE	18/11/1999	Ratification	20/03/2001	04/11/2003
SLOVENIE	28/05/1999	Bekrachtiging	27/03/2002	04/11/2003	ROYAUME-UNI	28/05/1999	Ratification	29/04/2004	28/06/2004
SPANJE	14/01/2000	Bekrachtiging	29/04/2004	28/06/2004	SAINT-VINCENT ET GRENADÉ		Adhésion	29/03/2004	28/05/2004
SOEDAN	28/05/1999				SENEGAL	28/05/1999			
SWAZILAND	28/05/1999				SLOVAQUIE	28/05/1999	Ratification	11/10/2000	04/11/2003
SYRIE		Toetreding	18/07/2002	04/11/2003	SLOVENIE	28/05/1999	Ratification	27/03/2002	04/11/2003
TANZANIA		Toetreding	11/02/2003	04/11/2003	SOUDAN	28/05/1999			
TOGO	28/05/1999				SUEDE	27/08/1999	Ratification	29/04/2004	28/06/2004
TONGA		Toetreding	20/11/2003	19/01/2004	SUISSE	28/05/1999			
TSJECHISCHE REP.	28/05/1999	Bekrachtiging	16/11/2000	04/11/2003	SWAZILAND	28/05/1999			
TURKIJE	28/05/1999				SYRIE		Adhésion	18/07/2002	04/11/2003
URUGUAY	09/06/1999				TANZANIE		Adhésion	11/02/2003	04/11/2003
VERENIGD KONINKRIJK	28/05/1999	Bekrachtiging	29/04/2004	28/06/2004	TCHEQUE REP.	28/05/1999	Ratification	16/11/2000	04/11/2003
VERENIGDE ARABISCHE EMIRATEN	28/05/1999	Toetreding	07/07/2000	04/11/2003	TOGO	28/05/1999			
VERENIGDE STATEN	28/05/1999	Bekrachtiging	05/09/2003	04/11/2003	TONGA		Adhésion	20/11/2003	19/01/2004 locale locale cale
ZAMBIA	28/05/1999				TURQUIE	28/05/1999			locale
ZUID-AFRIKA	28/05/1999				URUGUAY	09/06/1999			
ZWEDEN	27/08/1999	Bekrachtiging	29/04/2004	28/06/2004	UNION EUROPEENNE	09/12/1999	Approbation	29/04/2004	28/06/2004
ZWITSERLAND	28/05/1999				ZAMBIE	28/05/1999			

Het Koninkrijk België heeft volgende verklaring neergelegd :

« Het verdrag is niet van toepassing :

a) op het internationaal luchtvervoer rechtstreeks door België verricht en geëxploiteerd voor niet-commerciële doeleinden in verband met zijn taken en plichten als soevereine Staat;

b) op het vervoer van personen, bagage en goederen ten behoeve van zijn militaire overheid aan boord van luchtvaartuigen die zijn ingeschreven in of gehuurd door België en die geheel door of ten behoeve van deze overheid zijn gereserveerd. »

Le Royaume de Belgique a déposé la déclaration suivante :

« La convention n'est pas applicable :

a) aux transports aériens internationaux effectués et exploités directement par la Belgique à des fins non commerciales relativement à ses fonctions et devoirs d'Etat souverain;

b) au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué par ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés en ou loués par la Belgique et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci. »