

**PROTOCOLE DE MONTRÉAL N° 4**

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

**Signé à Montréal le 25 septembre 1975**

**MONTREAL PROTOCOL No. 4**

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

**Signed at Montreal on 25 September 1975**

**Source: ICAO Doc. 9148**

LES GOUVERNEMENTS SOUSSIGNÉS

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

SONT CONVENUS de ce qui suit:

CHAPITRE PREMIER

AMENDEMENTS A LA CONVENTION

**Article premier**

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

**Article II**

L'alinéa 2 de l'article 2 de la Convention est supprimé et remplacé par les alinéas 2 et 3 suivants:

"2. Dans le transport des envois postaux, le transporteur n'est responsable qu'envers l'administration postale compétente conformément aux règles applicables dans les rapports entre les transporteurs et les administrations postales.

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

**Article III**

Dans le chapitre II de la Convention, la section III (articles 5 à 16) est supprimée et remplacée par les articles suivants:

"Section III. - Documentation relative aux marchandises

Article 5

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

2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à exécuter peut, avec le consentement de l'expéditeur, se substituer à l'émission de la lettre de transport aérien. Si de tels autres moyens sont utilisés, le transporteur délivre à l'expéditeur, à la demande de ce

dernier, un récépissé de la marchandise permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées par ces autres moyens.

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

## Article 6

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

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

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

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

## Article 7

Lorsqu'il y a plusieurs colis:

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

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

## Article 8

La lettre de transport aérien et le récépissé de la marchandise contiennent:

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

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

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

### Article 9

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

### Article 10

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

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

3. Sous réserve des dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article, le transporteur assume la responsabilité de tout dommage subi par l'expéditeur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité de l'expéditeur est engagée, à raison des indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes insérées par lui ou en son nom dans le récépissé de la marchandise ou dans les données enregistrées par les autres moyens prévus à l'alinéa 2 de l'article 5.

### Article 11

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

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

### Article 12

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

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

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

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

### Article 13

1. Sauf lorsque l'expéditeur a exercé le droit qu'il tient de l'article 12, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport.

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

3. Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

### Article 14

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

### Article 15

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

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

#### Article 16

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

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

#### Article IV

L'article 18 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

#### "Article 18

1. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

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

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

- (a) la nature ou le vice propre de la marchandise;
- (b) l'emballage défectueux de la marchandise par une personne autre que le transporteur ou ses préposés;
- (c) un fait de guerre ou un conflit armé;
- (d) un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise.

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

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

### **Article V**

L'article 20 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

#### "Article 20

Dans le transport de passagers et de bagages et en cas de dommage résultant d'un retard dans le transport de marchandises, le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre."

### **Article VI**

L'article 21 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

#### "Article 21

1. Dans le transport de passagers et de bagages, dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

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

## Article VII

A l'article 22 de la Convention -

(a) A l'alinéa 2 (a) les mots "et de marchandises" sont supprimés.

(b) Après l'alinéa 2 (a), l'alinéa suivant est inséré:

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

(c) L'alinéa 2 (b) devient l'alinéa 2 (c).

(d) Après l'alinéa 5, l'alinéa suivant est inséré:

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

Toutefois, les États qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions de l'alinéa 2 (b) de l'article 22, peuvent au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de deux cent cinquante unités monétaires par kilogramme, cette unité monétaire correspondant à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Cette somme peut être convertie dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de cette somme en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'État en cause."

### **Article VIII**

L'article 24 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

#### "Article 24

1. Dans le transport de passagers et de bagages, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs.

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

### **Article IX**

L'article 25 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

#### "Article 25

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

### **Article X**

L'alinéa 3 de l'article 25 A de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

"3. Dans le transport de passagers et de bagages, les dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé fait, soit avec

l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement."

### **Article XI**

Après l'article 30 de la Convention, l'article suivant est inséré:

#### "Article 30 A

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."

### **Article XII**

L'article 33 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

#### "Article 33

Sous réserve des dispositions de l'alinéa 3 de l'article 5, rien dans la présente Convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport ou de formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente Convention."

### **Article XIII**

L'article 34 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

#### "Article 34

Les dispositions des articles 3 à 8 inclus relatives aux titres de transport ne sont pas applicables au transport effectué dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne."

## **CHAPITRE II**

### **CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION AMENDÉE**

## **Article XIV**

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

### CHAPITRE III

#### DISPOSITIONS PROTOCOLAIRES

## **Article XV**

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et le présent Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument et seront dénommés *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975*.

## **Article XVI**

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

## **Article XVII**

1. Le présent Protocole sera soumis à la ratification des États signataires.

2. La ratification du présent Protocole par un État qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un État qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 emporte adhésion à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975*.

3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne.

## **Article XVIII**

1. Lorsque le présent Protocole aura réuni les ratifications de trente États signataires, il entrera en vigueur entre ces États le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification. A l'égard de chaque État qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur le

quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2. Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par le Gouvernement de la République populaire de Pologne.

### **Article XIX**

1. Après son entrée en vigueur le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout État non signataire.

2. L'adhésion au présent Protocole par un État qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un État qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 emporte adhésion à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975*.

3. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne et produiront leurs effets le quatre-vingt-dixième jour après la date de leur dépôt.

### **Article XX**

1. Toute Partie au présent Protocole pourra le dénoncer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne.

2. La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception par le Gouvernement de la République populaire de Pologne de la notification de la dénonciation.

3. Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention de Varsovie par l'une d'elles en vertu de l'article 39 de ladite Convention ou du Protocole de La Haye en vertu de l'article XXIV dudit Protocole ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975*.

### **Article XXI**

1. Seules les réserves suivantes au présent Protocole pourront être admises:

(a) Tout État peut à tout moment déclarer par notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne que la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975* ne s'applique pas au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ledit État et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

(b) Tout État peut, lors de la ratification du Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975, ou de l'adhésion à celui-ci, ou à tout moment par la suite, déclarer qu'il n'est pas lié par les dispositions de la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975*, dans la mesure où elles s'appliquent au transport de passagers et de bagages. Cette déclaration prendra effet quatre-vingt-dix jours après la date de sa réception par le Gouvernement de la République populaire de Pologne.

2. Tout État qui aura formulé une réserve conformément à l'alinéa précédent pourra à tout moment la retirer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne.

### Article XXII

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

### Article XXIII

Entre les Parties au présent Protocole qui sont également Parties à la Convention, complémentaire à la Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (ci-après dénommée "Convention de Guadalajara"), toute référence à la "Convention de Varsovie" contenue dans la Convention de Guadalajara s'applique à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975*, dans les cas où le transport effectué en vertu du contrat mentionné au paragraphe (b) de l'article premier de la Convention de Guadalajara est régi par le présent Protocole.

### Article XXIV

Si deux ou plusieurs États sont parties d'une part au présent Protocole et d'autre part au Protocole de Guatemala de 1971 ou au Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975, les règles suivantes s'appliquent entre eux:

(a) en ce qui concerne les marchandises et les envois postaux, les dispositions résultant du régime établi par le présent Protocole l'em-

portent sur les dispositions résultant du régime établi par le Protocole de Guatemala de 1971 ou par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975;

(b) en ce qui concerne les passagers et les bagages, les dispositions résultant du régime établi par le Protocole de Guatemala ou par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975 l'emportent sur les dispositions résultant du régime établi par le présent Protocole.

### **Article XXV**

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

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

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