BELGISCHE SENAAT

ZITTING 2001-2002

1 OKTOBER 2002

Wetsontwerp houdende instemming met het Protocol nr. 4 van Montreal 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 Montreal op 25 september 1975

INHOUD

	Blz.
Memorie van toelichting	2
Wetsontwerp	6
Protocol nr. 4 van Montreal 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	7
Voorontwerp van wet	17
Advies van de Raad van State	17

2 - 1290/1

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2001-2002

1er OCTOBRE 2002

Projet de loi portant assentiment au Protocole de Montréal nº 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

SOMMAIRE

	Pages
Exposé des motifs	2
Projet de loi	6
Protocole de Montréal nº 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	7
Avant-projet de loi	17
Avis du Conseil d'État	17

MEMORIE VAN TOELICHTING

De Internationale Overeenkomst tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationaal luchtvervoer, en het Additioneel Protocol, getekend te Warschau op 12 oktober 1929, werden goedgekeurd bij de wet van 7 april 1936 en de neerlegging van de bekrachtigingsoorkonde heeft plaats gehad op 13 juli 1936.

Deze Overeenkomst, die uitgewerkt werd in het kader van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie, bepaalt de regels betreffende de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder in het internationaal vervoer van passagiers, bagage en vracht.

Het Protocol nr. 4 tot wijziging van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, ondertekend te Warschau op 12 oktober 1929 en gewijzigd bij het Protocol van Den Haag op 28 september 1955, getekend te Montreal op 25 september 1975 werd ter ondertekening aan de Staten voorgelegd op de diplomatieke conferentie over luchtrecht die gehouden werd te Montreal van 3 tot 25 september 1975, en heeft tot doel een nieuw juridisch regime in te voeren voor het vervoer van goederen.

Er dient meteen op te worden gewezen dat het van kracht worden van het Protocol nr. 4 slechts een overgangsfase uitmaakt, in die zin dat de Overeenkomst tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake luchtvervoer, getekend op 28 mei 1999, uiteindelijk de bovenhand zal krijgen op de Overeenkomst van Warschau en de daarmee samenhangende teksten.

Evenwel zal de Overeenkomst van Montreal van 1999 op het internationale vlak slechts in werking treden op «de zestigste dag na de datum van neerlegging, bij de depositaris, van de dertigste akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding en tussen de Staten die een dergelijke akte hebben neergelegd» (artikel 53 van de Overeenkomst van Montreal) en, op intern Belgisch vlak, na stemming van de wet tot goedkeuring en neerlegging van de bekrachtigingsoorkonde door België.

In de tussentijd is het, rekening houdend met het aantal formaliteiten dat vervuld moet worden en met de onzekerheid omtrent de tijd die dit zal in beslag nemen, noodzakelijk geworden om, in het belang van de luchtvervoerindustrie, te beschikken over een juridisch instrument op gebied van aansprakelijkheid dat in harmonie is met de in het buitenland toegepaste reglementering.

Ondertekend in 1975 door de Belgische Staat is de Protocol nr. 4 daadwerkelijk in voege getreden op het

EXPOSÉ DES MOTIFS

La Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, et le Protocole additionnel, signés à Varsovie le 12 octobre 1929, ont été approuvés par la loi du 7 avril 1936 et le dépôt de l'instrument de ratification a eu lieu le 13 juillet 1936.

Cette Convention, élaborée dans le cadre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, fixe les règles de responsabilité du transporteur aérien relative au transport international des passagers, des bagages et du fret.

Le Protocole 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 et amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955, signé à Montréal le 25 septembre 1975, a été présenté à la signature des États à l'issue de la Conférence diplomatique de droit aérien tenue à Montréal du 3 au 25 septembre 1975, et a pour objet l'introduction d'un régime juridique nouveau pour le transport de marchandises.

Il faut d'emblée préciser que l'entrée en vigueur du Protocole n° 4 se présente comme une solution intermédiaire, dans la mesure où la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999, est appelée à l'emporter sur la Convention de Varsovie et les instruments connexes.

Cependant, la Convention de Montréal de 1999 n'entrera en vigueur sur le plan international que «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 États qui ont déposé un tel instrument» (article 53 de la Convention de Montréal), et, sur le plan interne belge, qu'après le vote de la loi d'assentiment et le dépôt de l'instrument de ratification par la Belgique.

Dans l'intervalle, compte tenu du nombre de formalités à accomplir et de l'incertitude quant au délai qui sera nécessaire, il est devenu indispensable, dans l'intérêt de l'industrie du transport aérien, de disposer d'un instrument juridique en matière de responsabilité en harmonie avec la réglementation appliquée à l'étranger.

Signé par l'État belge en 1975, le Protocole n° 4 est en effet entré en vigueur sur le plan international le

internationaal vlak op 14 juni 1998, negentig dagen nadat de dertigste bekrachtigingsoorkonde was neergelegd (artikel XVIII van Protocol nr. 4)

De bedoeling van het Protocol nr. 4 bestaat erin een nieuw juridisch regime vast te leggen voor het vervoer van goederen.

De belangrijkste regels zijn de volgende:

1) de postzendingen:

Het artikel 2 van de Overeenkomst werd aangevuld met een tweede lid dat bepaalt: « 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.».De aansprakelijkheid van de luchtvervoerder op gebied van postadministratie is dus altijd onbeperkt, maar krijgt slechts haar toepassing ten overstaan van de postadministratie.

2) het vervoer van goederen:

a) documenten:

Het systeem van de luchtvrachtbrief blijft bestaan maar wordt minder zwaar:

— het nieuwe artikel 8 voegt de verplichte vermelding toe van het gewicht van de zending — in verband met het hieronder uitgelegde systeem van objectieve aansprakelijkheid — maar schrapt de verplichte mededeling omtrent de beperking van aansprakelijkheid;

— artikel 9 van het Verdrag, dat het overschrijden van de aansprakelijkheidsgrenzen toeliet als sanctie voor het achterwege laten van de vrachtbrief of van de mededeling omtrent de beperking van de aansprakelijkheid, wordt opgeheven.

Het nieuwe artikel 5 § 2 schept de mogelijkheid om de uitreiking van een luchtvrachtbrief te vervangen door een elektronisch systeem voor het vastleggen van de gegevens inzake vracht. Het gebruik ervan door de vervoerder is nochtans onderworpen aan de toestemming van de afzender en aan de verplichting om aan deze laatste, indien hij er om verzoekt, een ontvangstbewijs te overhandigen dat identificatie van de zending mogelijk maakt en toegang geeft tot de elektronisch vastgelegde gegevens.

Het nieuwe artikel 8 legt dezelfde vermeldingen op voor de vrachtbrief en voor het ontvangstbewijs. Artikel 12 legt de vervoerder op om, in ruil voor de afgifte van de goederen, de teruggave te eisen van het ontvangstbewijs en van de eventuele vrachtbrief. Artikel 15 § 2 bepaalt dat elke afwijking van de artikelen 12, 13 en 14 in het vervoerdocument moet ingeschreven worden. Artikel 11 kent aan het ontvangstbewijs voor de goederen dezelfde bewijskracht toe als aan de luchtvrachtbrief.

14 juin 1998, nonante jours après avoir réuni les ratifications de trente États signataires (article XVIII du Protocole n° 4).

L'objet du Protocole n° 4 est d'établir un régime juridique nouveau pour le transport de marchandises.

Les règles essentielles sont les suivantes:

1) les envois postaux:

L'article 2 de la Convention a été complété par un alinéa 2 disposant que «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». La responsabilité du transport aérien en matière postale est donc toujours illimitée mais ne trouve à s'appliquer qu'à l'égard de l'administration postale.

2) le transport de marchandises:

a) documents:

Le système de la lettre de transport aérien subsiste mais est allégé:

— l'article 8 nouveau ajoute la mention obligatoire du poids de l'expédition — en rapport avec le système de responsabilité objective exposé infra —, mais supprime l'obligation de l'avis portant sur la limitation de responsabilité;

— l'article 9 de la Convention, qui sanctionnait par la franchissabilité des limites l'absence de la lettre de transport aérien ou de l'avis portant sur la limitation de la responsabilité, est supprimé.

L'article 5 § 2 nouveau instaure la possibilité de substituer à l'émission de la lettre de transport aérien l'emploi d'un système électronique d'enregistrement des données en matière de fret. Son usage par le transporteur est toutefois subordonné au consentement de l'expéditeur et à l'obligation de délivrer à ce dernier, s'il en fait la demande, un récépissé de la marchandise permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées électroniquement.

L'article 8 nouveau établit le même contenu pour la lettre de transport aérien et pour le récépissé. L'article 12 requiert du transporteur qu'il exige, en échange de la remise des marchandises, la restitution du récépissé aussi bien que la lettre de transport aérien éventuelle. L'article 15 § 2 prescrit d'inscrire dans le récépissé de marchandises toute clause dérogeant aux articles 12, 13 et 14. Enfin, l'article 11 attribue la même force probante au récépissé de marchandises qu'à la lettre de transport aérien.

Artikel 15 § 3, betreffende de verhandelbaarheid van het vervoerdocument, werd geschrapt.

b) de objectieve aansprakelijkheid:

Het Protocol nr. 4 van Montreal huldigt, voor het vervoer van goederen, het strenge principe van volledige objectieve aansprakelijkheid, maar met als tegengewicht de onmogelijkheid tot overschrijden van de grenzen aan de schadevergoeding.

Het principe van objectieve aansprakelijkheid voor de goederen werd ingeschreven in het nieuwe artikel 18, §2. Logischerwijs is het artikel 20 van de Overeenkomst, dat de vervoerder ontslaat van elke aansprakelijkheid indien hij aantoont dat hij en zijn ondergeschikten alle noodzakelijke maatregelen hadden genomen om de schade te vermijden, of dat het hun onmogelijk was ze te nemen, niet meer toepasselijk is in geval van vernieling, verlies, of beschadiging van de goederen.

Aan deze objectieve aansprakelijkheid zijn afwijkingen voorzien:

1º het nieuwe artikel 21 § 2 voorziet dat de vervoerder zijn aansprakelijkheid geheel of gedeeltelijk kan uitsluiten indien hij bewijst dat de schade veroorzaakt werd door de schuld van de persoon die de vergoeding vordert of van iemand aan wie deze zijn rechten ontleent.

2º het nieuwe artikel 18 § 3 vermeldt vier gevallen waarin de vervoerder niet aansprakelijk is, met name wanneer hij bewijst dat de vernieling, het verlies of de beschadiging van de goederen enkel en alleen het gevolg is van één of meer van de volgende omstandigheden:

— de aard of een eigen gebrek van de goederen;

— de gebrekkige verpakking van de goederen door een andere persoon dan de vervoerder of diens ondergeschikten;

— een oorlogsdaad of een gewapend conflict;

— een overheidshandeling, verricht in verband met de invoer, de uitvoer of de doorvoer van de goederen.

Artikel 25 van de Overeenkomst, dat voorziet dat de aansprakelijkheidsgrenzen niet van toepassing zijn «indien wordt bewezen dat de schade het gevolg is van een handelen of nalaten van de vervoerder of diens ondergeschikten, gedaan hetzij met het opzet schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat schade er waarschijnlijk zou uit voortvloeien; in geval van een handelen of nalaten van ondergeschikten dient tevens te worden bewezen dat zij hebben gehandeld in de uitoefening van hun functie», blijft van toepassing op het vervoer van passagiers, maar is niet langer toepasselijk op het vervoer van goederen.

Het nieuwe artikel 24 § 2 voorziet in tegendeel uitdrukkelijk dat de aansprakelijkheidsgrenzen niet

L'article 15, § 3 visant la négociabilité du document de transport a été supprimé.

b) la responsabilité objective:

Le Protocole nº 4 de Montréal consacre, dans le transport des marchandises, le principe sévère d'une responsabilité objective absolue, toutefois contrebalancée par une infranchissabilité des limites de réparation.

Le principe de la responsabilité objective pour les marchandises est inscrit à l'article 18 § 2 nouveau. Corrélativement, l'article 20 de la Convention, qui permettait au transporteur de se dégager de toute responsabilité s'il prouvait que lui et ses préposés avaient pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre, n'est plus applicable en cas de destruction, de perte ou d'avarie de la marchandise.

Des dérogations à cette responsabilité objective sont prévues:

1º l'article 21 § 2 nouveau prévoit que le transporteur est dégagé de sa responsabilité en tout ou en partie, 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.

2º l'article 18 § 3 nouveau vise quatre cas dans lesquels 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:

— la nature ou le vice propre de la marchandise;

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

— le fait de guerre ou le conflit armé;

— l'acte de l'autorité publique en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise.

L'article 25 de la Convention qui prévoit que les limites de responsabilité 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» reste d'application pour le transport de passagers et de bagages, mais cesse de s'appliquer au transport de marchandises.

Au contraire, l'article 24 § 2 nouveau prévoit explicitement l'infranchissabilité des limites même si le

kunnen worden overschreden, zelfs wanneer de schade te wijten is aan een onrechtmatige daad van de vervoerder of van zijn ondergeschikten die handelden in uitoefening van hun functie.

Als meeteenheid voor de aansprakelijkheidsgrenzen worden de goudfranken vervangen door de Bijzondere Trekkingsrechten, die gebruikt worden voor transacties en verrichtingen van het Internationaal Muntfonds (IMF). De waarde van de Bijzondere Trekkingsrechten wordt sinds 1 januari 1981 bepaald op basis van een mand met de geldwaarden van vijf lidstaten van het IMF (de Verenigde Staten, Duitsland, Japan, Frankrijk en Groot-Brittannië); de waarde van de Bijzondere Trekkingsrechten in US-dollar wordt dagelijks berekend als som van de waarden in US-dollar op basis van de wisselkoers die op de middag wordt vastgesteld op de markt van Londen van de gespecificeerde bedragen van deze vijf geldwaarden.

De aansprakelijkheidsgrenzen worden in het nieuwe tweede lid, b) van artikel 22 vastgesteld op het bedrag van 17 Bijzondere Trekkingsrechten per kilogram (behoudens bijzondere verklaring omtrent belang bij de aflevering, afgelegd door de afzender bij de afgifte van het collo aan de vervoerder en tegen betaling van een eventueel verhoogd tarief).

3) de slotbepalingen:

Op grond hiervan kan elke Staat op ieder ogenblik zijn verbintenissen in het kader van het gewijzigd Verdrag van Warschau aanpassen aan de reële noden. Zo is het op grond van artikel XXI elke Staat toegestaan om, bij de bekrachtiging van het Aanvullende Protocol nr. 3 van Montreal van 1975, of bij de toetreding, of op elk ogenblik nadien, te verklaren dat hij zich niet gebonden acht door de bepalingen van het Verdrag van Warschau, gewijzigd te Den Haag in 1955 en door het Protocol nr. 4 van Montreal van 1975, voor zover deze bepalingen toepasselijk zijn op het vervoer van passagiers en bagage.

De minister van Buitenlandse Zaken,

Louis MICHEL.

De minister van Mobiliteit en Transport,

Isabelle DURANT.

dommage est dû à un acte illicite du transporteur ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

Comme unité de mesure de ces limites de responsabilité, les francs-or sont remplacés par les Droits de Tirage Spéciaux (D.T.S.) utilisés pour les transactions et opérations du Fonds Monétaire International (F.M.I.). La valeur des D.T.S. est déterminée sur base d'un panier de devises de cinq pays membres du FMI depuis le 1er janvier 1981 (les Etats-Unis, l'Allemagne, le Japon, la France et le Royaume-Uni); la valeur du D.T.S. en dollars US est calculée chaque jour en tant que somme des valeurs en dollars US sur la base du taux de change établi à midi sur le marché de Londres, de montants spécifiés de ces cinq devises.

Les limites sont fixées par le nouvel alinéa 2 *b)* de l'article 22, 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).

3) les dispositions protocolaires:

Celles-ci permettent à chaque Etat d'ajuster à tout moment ses engagements, dans le cadre de la Convention de Varsovie telle qu'amendée, à ses besoins réels. Ainsi, l'article XXI permet à chaque Etat, lors de la ratification du Protocole additionnel nº 3, ou lors de l'adhésion à celui-ci ou à tout moment par la suite, de 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 additionnel nº 4 de Montréal de 1975, dans la mesure où elles s'appliquent au transport de passagers et de bagages.

Le ministre des Affaires Etrangères,

Louis MICHEL.

La ministre de la Mobilité et des Transports,

Isabelle DURANT.

WETSONTWERP

ALBERT II,

Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze minister van Buitenlandse Zaken en van Onze minister van Mobiliteit en Vervoer,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

Onze minister van Buitenlandse Zaken en Onze minister van Mobiliteit en Vervoer zijn ermee gelast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Senaat in te dienen:

Artikel 1

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

Art. 2

Het Protocol nr. 4 van Montreal 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 Montreal op 25 september 1975, zal volkomen gevolg hebben.

Gegeven te Brussel, 20 september 2002.

ALBERT

Van Koningswege:

De minister van Buitenlandse Zaken,

Louis MICHEL.

De minister van Mobiliteit en Vervoer,

Isabelle DURANT.

PROJET DE LOI

ALBERT II,

Roi des Belges,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition de Notre ministre des Affaires étrangères et de Notre ministre de la Mobilité et des Transports,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Notre ministre des Affaires étrangères et Notre ministre de la Mobilité et des Transports sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives et de déposer au Sénat le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

Le 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, sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 20 septembre 2002.

ALBERT

Par le Roi:

Le ministre des Affaires étrangères,

Louis MICHEL.

La ministre de la Mobilité et des Transports,

Isabelle DURANT.

(Vertaling)

PROTOCOL

nr. 4 van Montreal 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 Montreal op 25 september 1975

De regeringen die dit Protocol hebben ondertekend,

OVERWEGENDE dat het wenselijk is 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, te wijzigen,

ZIJN OVEREENGEKOMEN ALS VOLGT:

HOOFDSTUK I

Wijzigingen in het Verdrag

Artikel I

Het Verdrag dat door de bepalingen van dit hoofdstuk wordt gewijzigd, is het Verdrag van Warschau, zoals gewijzigd te's-Gravenhage in 1955.

Artikel II

Artikel 2, tweede lid, van het Verdrag vervalt en wordt vervangen door de volgende bepalingen:

«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.»

Artikel III

In hoofdstuk II van het Verdrag vervalt deel III (de artikelen 5 tot en met 16) en wordt vervangen door de volgende bepalingen:

«Deel III — **Documenten betreffende goederen**

Artikel 5

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

2. De uitreiking van een luchtvrachtbrief kan, met toestemming van de afzender, vervangen worden 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, reikt de vervoerder aan de afzender, op diens verzoek, een ontvangstbewijs voor de goederen uit, dat identificatie van de zending mogelijk maakt en toegang geeft tot de door die andere middelen vastgelegde gegevens.

PROTOCOLE

de Montréal nº 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

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 à 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. De onmogelijkheid om op de plaatsen van doorvoer en bestemming gebruik te maken van de andere middelen, waardoor de gegevens betreffende het vervoer kunnen worden vastgelegd, zoals bedoeld in het tweede lid van dit artikel, geeft de vervoerder niet het recht te weigeren de goederen ten vervoer aan te nemen.

Artikel 6

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, aan de afzender overhandigd.

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

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

Artikel 7

Wanneer er meerdere 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 ontvangstbewijzen uitreikt, wanneer gebruik wordt gemaakt van de andere middelen, bedoeld in artikel 5, tweede lid.

Artikel 8

De luchtvrachtbrief en het ontvangstbewijs voor de goederen moeten 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 Hoge Verdragsluitende Partij, terwijl een 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 9

Niet-inachtneming van het bepaalde in de artikelen 5 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

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 aan de vervoerder zijn verstrekt voor opneming in het ontvangstbewijs voor de goederen of in de gegevens, vastgelegd door de andere middelen, bedoeld in artikel 5, tweede lid.

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. 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 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 ontvangstbewijs voor de goederen of in de gegevens, vastgelegd door de andere middelen, bedoeld in artikel 5, tweede lid.

Artikel 11

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

2. De opgaven in de luchtvrachtbrief en in het ontvangstbewijs voor de goederen 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 in tegenwoordigheid van de afzender zijn geverifieerd 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

1. Onder voorwaarde dat hij al de 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 op de plaats van bestemming of tijdens de reis te doen afleveren 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.

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 uitgereikte exemplaar van de luchtvrachtbrief of ontvangstbewijs voor de goederen, 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 ontvangstbewijs voor de goederen.

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 kan worden bereikt, herkrijgt de afzender zijn beschikkingsrecht.

Artikel 13

1. Tenzij de afzender het hem ingevolge artikel 12 toekomende recht heeft uitgeoefend, heeft de geadresseerde het recht, na aankomst van de goederen op de plaats van bestemming, van de ver-

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 expéditeur s 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

voerder aflevering van de goederen te vorderen tegen betaling van de verschuldigde bedragen en onder naleving van de vervoervoorwaarden.

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

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

Artikel 14

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

Artikel 15

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

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

Artikel 16

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

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

Artikel IV

Artikel 18 van het Verdrag vervalt en wordt vervangen door de volgende bepalingen:

« Artikel 18

1. De vervoerder is aansprakelijk voor de schade die wordt geleden in geval van vernieling, verlies of beschadiging van aangegeven bagage, indien de gebeurtenis die de schade heeft veroorzaakt, plaats heeft gehad tijdens het luchtvervoer.

2. De vervoerder is aansprakelijk voor de 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, heeft plaats gehad tijdens het luchtvervoer.

3. De vervoerder is evenwel niet aansprakelijk indien hij bewijst dat de vernieling, het verlies of de beschadiging van de goederen enkel en alleen het gevolg is van een of meer van de volgende omstandigheden:

a) de aard of een eigen gebrek van de goederen;

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 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) gebrekkige verpakking van de goederen door een ander dan de vervoerder of diens ondergeschikten;

c) een oorlogshandeling of een gewapend conflict;

d) een overheidsdaad, verricht in verband met de invoer, uitvoer of doorvoer van de goederen.

4. Het luchtvervoer, bedoeld in de voorgaande leden, omvat het tijdvak gedurende hetwelk de bagage of de goederen zich onder de hoede van de vervoerder bevinden, hetzij op een luchthaven, hetzij aan boord van een luchtvaartuig of waar dan ook in geval van landing buiten een luchthaven.

5. Het tijdvak van het luchtvervoer omvat geen enkel vervoer over land, zee of binnenwateren, bewerkstelligd 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 heeft plaats gehad tijdens het luchtvervoer.»

Artikel V

Artikel 20 van het Verdrag vervalt en wordt vervangen door de volgende bepaling:

«Artikel 20

Bij het vervoer van reizigers en bagage alsmede in geval van schade als gevolg van vertraging bij het vervoer van goederen is de vervoerder niet aansprakelijk, indien hij bewijst dat hij en zijn ondergeschikten alle nodige maatregelen genomen hebben om de schade te vermijden, of dat het hun onmogelijk was zodanige maatregelen te nemen.»

Artikel VI

Artikel 21 van het Verdrag vervalt en wordt vervangen door de volgende bepalingen:

«Artikel 21

1. Indien de vervoerder bij het vervoer van reizigers en bagage bewijst dat de schade is veroorzaakt door de schuld van de getroffen persoon, dan wel dat zodanige schuld tot de schade heeft bijgedragen, kan het gerecht de vervoerder geheel of gedeeltelijk ontheffen van zijn aansprakelijkheid overeenkomstig de bepalingen van zijn eigen wet.

2. Indien de vervoerder bij het vervoer van goederen bewijst dat de schade is veroorzaakt door de schuld van de persoon die vergoeding vordert of van iemand aan wie deze zijn rechten ontleent, dan wel dat zodanige schuld tot de schade heeft bijgedragen, is hij geheel of gedeeltelijk ontheven van zijn aansprakelijkheid jegens die persoon voor zover die schuld de schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen.»

Artikel VII

In artikel 22 van het Verdrag:

a) vervallen in het tweede lid, letter a), de woorden «en van goederen»;

b) wordt na het tweede lid, letter a), het volgende lid ingevoegd:

«*b)* Bij het vervoer van goederen is de aansprakelijkheid van de vervoerder beperkt tot het bedrag van 17 bijzondere trekkings-

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 aérodrome ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aérodrome.

5. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aérodrome. 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

À l'article 22 de la Convention:

a) À 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

rechten 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.»

c) wordt het tweede lid, letter b, vernummerd tot het tweede lid, letter c);

d) wordt na het vijfde lid het volgende lid ingevoegd:

«6) De in dit artikel in bijzondere trekkingsrechten uitgedrukte bedragen worden geacht betrekking te hebben op het bijzondere trekkingsrecht zoals dit is omschreven door het Internationaal Muntfonds. De omrekening van de bedragen in de nationale munteenheden geschiedt, in geval van een gerechtelijke procedure, volgens de waarde van zodanige munteenheden, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, op de datum van het vonnis. De waarde van de nationale munteenheid, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, van een Hoge Verdragsluitende Partij die lid is van het Internationaal Muntfonds wordt berekend overeenkomstig de waarderingsmethode die door het Internationaal Muntfonds op de datum van het vonnis wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties. De waarde van de nationale munteenheid, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten van een Hoge Verdragsluitende Partij die geen lid is van het Internationaal Muntfonds wordt berekend op een door die Hoge Verdragsluitende Partij vastgestelde wijze.

Niettemin kunnen Staten, die geen lid zijn van het Internationaal Muntfonds en waarvan de wet de toepassing van het bepaalde in artikel 22, tweede lid, letter b), niet toelaat, op het tijdstip van bekrachtiging of toetreding of op enig tijdstip nadien, verklaren dat de aansprakelijkheidgrens van de vervoerder in gerechtelijke procedures op hun grondgebied wordt vastgesteld op een bedrag van 250 monetaire eenheden per kilogram. Deze monetaire eenheid komt overeen met vijfenzestig en een half milligram goud van een gehalte van negenhonderd duizendste fijn. Dit bedrag kan in de betrokken nationale munteenheid in ronde cijfers worden omgerekend. De omrekening van dit bedrag in de nationale munteenheid geschiedt volgens de wet van de betrokken Staat.»

Artikel VIII

Artikel 24 van het Verdrag vervalt en wordt vervangen door de volgende bepalingen:

«Artikel 24

1. Bij het vervoer van reizigers en bagage kan elke rechtsvordering tot schadevergoeding, op welke grond dan ook, slechts worden ingesteld onder de voorwaarden en binnen de grenzen bedoeld in dit Verdrag, zonder dat hiermede iets bepaald is omtrent de personen die een vordering kunnen instellen of omtrent hun onderscheiden rechten.

2. Bij het vervoer van goederen kan elke rechtsvordering tot schadevergoeding, op welke grond dan ook, hetzij krachtens dit Verdrag, hetzij op grond van een overeenkomst, een onrechtmatige daad of anderszins, slechts worden ingesteld onder de voorwaarden en binnen de grenzen bedoeld in dit Verdrag, zonder dat hiermede iets bepaald is omtrent de personen die een vordering kunnen instellen of omtrent hun onderscheiden rechten. De bedoelde aansprakelijkheidsgrenzen vormen uiterste grenzen en mogen niet worden overschreden, ongeacht de omstandigheden die tot de aansprakelijkheid hebben geleid.»

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.»

Artikel IX

Artikel 25 van het Verdrag vervalt en wordt vervangen door de volgende bepaling:

«Artikel 25

Bij het vervoer van reizigers en bagage zijn de in artikel 22 bedoelde aansprakelijk-heidsgrenzen niet van toepassing indien wordt bewezen dat de schade het gevolg is van een handelen of nalaten van de vervoerder of diens ondergeschikten, gedaan hetzij met het opzet schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien; in geval van een handelen of nalaten van ondergeschikten dient tevens te worden bewezen, dat zij hebben gehandeld in de uitoefening van hun dienstbetrekking.»

Artikel X

In artikel 25 a van het Verdrag vervalt het derde lid en wordt vervangen door de volgende bepaling:

«3. Bij het vervoer van reizigers en bagage 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 handelen of nalaten van de ondergeschikte, gedaan hetzij met het opzet schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.»

Artikel XI

Na artikel 30 van het Verdrag wordt het volgende artikel ingevoegd:

«Artikel 30 A

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

Artikel XII

Artikel 33 van het Verdrag vervalt en wordt vervangen door de volgende bepaling:

«Artikel 33

Behoudens het bepaalde in artikel 5, derde lid, kan niets in dit Verdrag een vervoerder beletten te weigeren een vervoerovereenkomst te sluiten of regelingen te treffen die niet in tegenspraak zijn met de bepalingen van dit Verdrag.»

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 témérairement 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.»

Artikel XIII

Artikel 34 van het Verdrag vervalt en wordt vervangen door de volgende bepaling:

«Artikel 34

De bepalingen van de artikelen 3 tot en met 8 betreffende vervoersdocumenten zijn niet van toepassing op vervoer dat in bijzondere omstandigheden buiten ieder normale uitoefening van het luchtvaartbedrijf plaats heeft.»

HOOFDSTUK II

Toepasselijkheid van het gewijzigde Verdrag

Artikel XIV

Het Verdrag van Warschau, zoals dit in 1955 te 's-Gravenhage alsmede bij dit Protocol is gewijzigd, is van toepassing op internationaal vervoer, zoals dit is omschreven in artikel 1 van het Verdrag, wanneer de plaatsen van vertrek en van bestemming, bedoeld in dat artikel, zijn gelegen hetzij binnen het grondgebied van twee Staten die Partij zijn bij dit Protocol, hetzij binnen het grondgebied van een enkele Staat die Partij is bij dit Protocol, indien een tussenlanding wordt voorzien binnen het grondgebied van een andere Staat.

HOOFDSTUK III

Slotbepalingen

Artikel XV

Tussen de Partijen bij dit Protocol worden het Verdrag van Warschau, zoals gewijzigd te's-Gravenhage in 1955 en dit Protocol tezamen beschouwd en uitgelegd als één geheel en aangeduid als het «Verdrag van Warschau, zoals gewijzigd te s'-Gravenhage in 1955 en bij Protocol nr. 4 van Montreal van 1975».

Artikel XVI

Tot de datum waarop dit Protocol overeenkomstig de bepalingen van artikel XVIII in werking treedt, blijft het opengesteld voor ondertekening door alle Staten.

Artikel XVII

1. Dit Protocol is onderworpen aan bekrachtiging door de Staten die het hebben ondertekend.

2. Bekrachtiging van dit Protocol door een Staat, die geen Partij is bij het Verdrag van Warschau of door een Staat, die geen Partij is bij het Verdrag van Warschau zoals gewijzigd te's-Gravenhage in 1955, brengt mede toetreding tot het «Verdrag van Warschau, zoals gewijzigd te's-Gravenhage in 1955 en bij Protocol nr. 4 van Montreal van 1975».

3. De akten van bekrachtiging worden nedergelegd bij de Regering van de Volksrepubliek Polen.

Artikel XVIII

1. Zodra dertig Staten, die dit protocol hebben ondertekend, hun akten van bekrachtiging hebben nedergelegd, treedt het tus-

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 nº 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 Etats 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 nº 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

sen deze in werking op de negentigste dag na de nederlegging van de dertigste akte van bekrachtiging. Voor iedere Staat, die het daarna bekrachtigt, treedt het in werking op de negentigste dag na de nederlegging van zijn akte van bekrachtiging.

2. Zodra dit Protocol in werking is getreden, wordt het door de Regering van de Volksrepubliek Polen bij de Verenigde Naties geregistreerd.

Artikel XIX

1. Dit Protocol staat, nadat het in werking is getreden, open voor toetreding door elke Staat die het niet heeft ondertekend.

2. Toetreding tot dit Protocol door een Staat, die geen Partij is hij het Verdrag van Warschau of door een Staat, die geen Partij is bij het Verdrag van Warschau zoals gewijzigd te's-Gravenhage in 1955, brengt mede toetreding tot het «Verdrag van Warschau, zoals gewijzigd te's-Gravenhage in 1955 en bij Protocol nr. 4 van Montreal van 1975».

3. De akten van toetreding worden nedergelegd bij de Regering van de Volksrepubliek Polen en worden van kracht op de negentigste dag na de datum van nederlegging.

Artikel XX

1. Elke Partij bij dit Protocol kan het opzeggen door een kennisgeving aan de Regering van de Volksrepubliek Polen.

2. De opzegging wordt van kracht zes maanden na de datum van ontvangst van de kennisgeving van opzegging door de Regering van de Volksrepubliek Polen.

3. Tussen de Partijen bij dit Protocol wordt opzegging van het Verdrag van Warschau door één van hen overeenkomstig artikel 39 daarvan of van het Protocol van's-Gravenhage overeenkomstig artikel XXIV daarvan niet beschouwd als opzegging van het «Verdrag van Warschau, zoals gewijzigd te's-Gravenhage in 1955 en bij Protocol nr. 4 van Montreal van 1975».

Artikel XXI

1. Ten aanzien van dit Protocol kunnen slechts de volgende voorbehouden worden gemaakt:

a) Elke Staat kan te allen tijde door een kennisgeving aan de Regering van de Volksrepubliek Polen verklaren dat het «Verdrag van Warschau zoals gewijzigd te's-Gravenhage in 1955 en bij Protocol nr. 4 van Montreal van 1975», niet van toepassing is op het vervoer van personen, bagage en goederen ten behoeve van zijn militaire autoriteiten aan boord van luchtvaartuigen, die zijn ingeschreven in die Staat en waarvan de gehele capaciteit door of ten behoeve van deze autoriteiten is gereserveerd.

b) Elke Staat kan op het tijdstip van bekrachtiging van of toetreding tot het Aanvullende Protocol nr. 3 van Montreal van 1975 of op enig tijdstip nadien, verklaren dat hij zich niet gebonden acht door de bepalingen van het «Verdrag van Warschau, zoals gewijzigd te's-Gravenhage in 1955 en bij Protocol nr. 4 van Montreal van 1975», voor zover deze betrekking hebben op het vervoer van reizigers en bagage. Een zodanige verklaring wordt van kracht negentig dagen na ontvangst van de verklaring door de Regering van de Volksrepubliek Polen.

2. Elke Staat die een voorbehoud heeft gemaakt overeenkomstig het voorgaande lid, kan het te allen tijde intrekken door een kennisgeving aan de Regering van de Volksrepubliek Polen.

quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification. À 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 nº 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 nº 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 nº 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 nº 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 nº 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.

Artikel XXII

De Regering van de Volksrepubliek Polen stelt alle Staten die Partij zijn bij het Verdrag van Warschau of bij dat Verdrag zoals gewijzigd, alle Staten die dit Protocol ondertekenen of ertoe toetreden, alsmede de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, onverwijld in kennis van de datum van elke ondertekening, van de datum van de nederlegging van elke akte van bekrachtiging of toetreding, van de datum waarop dit Protocol in werking treedt, alsmede van alle andere terzake dienende informatie.

Artikel XXIII

Tussen de Partijen bij dit Protocol die eveneens Partij zijn bij het 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 te noemen «Verdrag van Guadalajara») is elke verwijzing naar het «Verdrag van Warschau» in het Verdrag van Guadalajara van toepassing op het «Verdrag van Warschau, zoals gewijzigd te's-Gravenhage in 1955 en bij Protocol nr. 4 van Montreal van 1975», in de gevallen waarin het vervoer krachtens de overeenkomst bedoeld in artikel 1, letter b) van het Verdrag van Guadalajara wordt beheerst door dit Protocol.

Artikel XXIV

Indien twee of meer Staten Partij zijn bij zowel dit Protocol als bij het Protocol van Guatemala van 1971 of bij het Aanvullende Protocol nr. 3 van Montreal van 1975, zijn tussen hen de volgende regels van toepassing:

a) wat de goederen en de postzendingen betreft, hebben de bepalingen die voortvloeien uit het stelsel vastgesteld bij dit Protocol voorrang boven de bepalingen die voortvloeien uit het stelsel vastgesteld bij het Protocol van Guatemala van 1971 of bij het Aanvullende Protocol nr. 3 van Montreal van 1975;

b) wat de reizigers en de bagage betreft, hebben de bepalingen die voortvloeien uit het stelsel vastgesteld bij het Protocol van Guatemala van 1971 of bij het Aanvullende Protocol nr. 3 van Montreal van 1975 voorrang boven de bepalingen die voortvloeien uit het stelsel vastgesteld bij dit Protocol.

Artikel XXV

Dit Protocol blijft op de Zetel van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie opengesteld voor ondertekening tot 1 januari 1976, en daarna, tot het tijdstip waarop het overeenkomstig Artikel XVIII in werking treedt, op het Ministerie van Buitenlandse Zaken van de Volksrepubliek Polen. De Internationale Burgerluchtvaartorganisatie stelt de Regering van de Volksrepubliek Polen onverwijld in kennis van elke ondertekening en de datum daarvan, tijdens de periode waarin het Protocol voor ondertekening openstaat op de Zetel van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekende Gevolmachtigden, daartoe behoorlijk gemachtigd, dit Protocol hebben ondertekend.

GEDAAN te Montreal, op de vijfentwintigste dag van de maand september van het jaar 1975, in vier authentieke teksten in de Engelse, de Franse, de Russische en de Spaanse taal. In geval van tegenstrijdigheid is de tekst in de Franse taal, in welke taal het Verdrag van Warschau van 12 oktober 1929 is opgesteld, doorslaggevend.

Article XXII

Le Gouvernement de la République populaire de Pologne informera rapidement tous les Etats 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 nº 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 nº 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'emportent sur les dispositions résultant du régime établi par le Protocole de Guatemala de 1971 ou par le Protocole additionnel nº 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 nº 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.

VOORONTWERP VAN WET VOOR ADVIES VOORGELEGD AAN DE RAAD VAN STATE

Voorontwerp van wet houdende instemming met het Protocol nr. 4 van Montreal 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 Montreal op 25 september 1975

Artikel 1

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

Art. 2

Het Protocol nr. 4 van Montreal 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 Montreal op 25 september 1975, zal volkomen gevolg hebben.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
33.790/2/V

De Raad van State, afdeling wetgeving, tweede vakantiekamer, op 8 juli 2002 door de vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste een maand, van advies te dienen over een voorontwerp van wet «houdende instemming met het Protocol nr. 4 van Montreal 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 Montreal op 25 september 1975», heeft op 21 augustus 2002 het volgende advies gegeven:

ONDERZOEK VAN HET ONTWERP

Aangezien Protocol nr. 4 is geredigeerd in vier talen, te weten het Frans, het Engels, het Spaans en het Russisch, dient te worden vermeld dat de Nederlandse tekst een vertaling is.

De kamer was samengesteld uit:

De heer R. ANDERSEN, voorzitter van de Raad van State;

De heren P. HANSE et P. LEWALLE, staatsraden;

De heer F. DELPÉRÉE, assessor van de afdeling wetgeving;

Mevrouw C. GIGOT, griffier.

Het verslag werd toegelicht door de heer A. LEFEBVRE, auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door de heer Y. CHAUFFOUREAUX, adjunct-referendaris.

De overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer R. ANDERSEN.

De griffier, *De voorzitter,*

C. GIGOT. R. ANDERSEN.

AVANT-PROJET DE LOI SOUMIS À L'AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Avant-projet de loi portant assentiment au Protocole de Montréal nº 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

Article 1er

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

Le Protocole de Montréal nº 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, sortira son plein et entier effet.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
33.790/2/V

Le Conseil d'État, section de législation, deuxième chambre des vacations, saisi par le vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, le 8 juillet 2002, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas un mois, sur un avant-projet de loi «portant assentiment au Protocole de Montréal nº 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», a donné le 21 août 2002 l'avis suivant:

EXAMEN DU PROJET

Le Protocole nº 4 ayant été rédigé dans les quatres langues suivantes: le français, l'anglais, l'espagnol et le russe, il convient d'indiquer que le texte néerlandais constitue une traduction.

La chambre était composée de:

M. R. ANDERSEN, président du Conseil d'État;

MM. P. HANSE et P. LEWALLE, conseillers d'État;

M. F. DELPÉRÉE, assesseur de la section de législation;

Mme C. GIGOT, greffier.

Le rapport a été rédigé par M. A. LEFEBVRE, auditeur. La note du Bureau de coordination a été rédigée et exposée par M. Y. CHAUFFOUREAUX, référendaire adjoint.

La concordance entre la version néerlandaise et la version française a été vérifiée sous le contrôle de M. R. ANDERSEN.

Le greffier, *Le président,*

C. GIGOT. R. ANDERSEN.

60.770 — E. Guyot, n. v., Brussel