

Status: Point in time view as at 12/02/2002.

Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects for the Carriage by Air Act 1961, PART II. (See end of Document for details)

SCHEDULES

[^{F1}SCHEDULE 1A U.K.]

THE WARSAW CONVENTION WITH THE AMENDMENTS MADE IN IT BY THE HAGUE PROTOCOL AND PROTOCOL NO. 4 OF MONTREAL, 1975]

Textual Amendments

F1 Sch. 1A inserted (21.5.1999) by S.I. 1999/1312, art. 2(6), Sch.

[^{F1}PART II U.K.]

CONVENTION

Textual Amendments

F1 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

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

^{F2}CHAPITRE 1^{ER} U.K.]

OBJET-DEFINITIONS

Textual Amendments

F2 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F3} Article 1^{er}

- (1) La présente Convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transports aériens.
- (2) Est qualifié transport international, au sens de la présente Convention, tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties Contractantes, soit sur le territoire d'une

Status: Point in time view as at 12/02/2002.

Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects for the Carriage by Air Act 1961, PART II. (See end of Document for details)

seule Haute Partie Contractante si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat, même si cet Etat n'est pas une Haute Partie Contractante. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'une seule Haute Partie Contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente Convention.

- (3) Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs est censé constituer pour l'application de la présente Convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats, et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans le territoire d'un meme Etat.

Textual Amendments

- F3** Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F4} Article 2

- (1) La Convention s'applique aux transports effectués par l'Etat ou les autres personnel juridiques de droit public, dans les conditions prévues à l'article 1^{er}.
- (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.

Textual Amendments

- F4** Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F5} CHAPITRE II U.K.

TITRE DE TRANSPORT

Textual Amendments

- F5** Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

Status: Point in time view as at 12/02/2002.

Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects for the Carriage by Air Act 1961, PART II. (See end of Document for details)

^{F6}SECTION 1— U.K.

BILLET DE PASSAGE

Textual Amendments

F6 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F7} Article 3

- (1) Dans le transport de passagers, un billet de passage doit être délivré, contenant:
- l'indication des points de départ et de destination;
 - 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 Etat, l'indication d'une de ces escales;
 - un avis indiquant que si les passagers entreprennent un voyage comportant une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, leur transport peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésion corporelle, ainsi qu'en cas de perte ou d'avarie des bagages.
- (2) Le billet de passage fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport. L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet 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. Toutefois, si, du consentement du transporteur, le passager s'embarque sans qu'un billet de passage ait été délivré, ou si le billet ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1 (c) du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22.

Textual Amendments

F7 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F8}SECTION 2— U.K.

BULLETIN DE BAGAGES

Textual Amendments

F8 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F9} Article 4

Status: Point in time view as at 12/02/2002.

Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects for the Carriage by Air Act 1961, PART II. (See end of Document for details)

- (1) Dans le transport de bagages enregistrés, un bulletin de bagages doit être délivré qui, s'il n'est pas combiné avec un billet de passage conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1^{er} ou n'est pas inclus dans un tel billet, doit contenir:
- (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 Etat, l'indication d'une de ces escales;
 - (c) un avis indiquant que, si le transport comporte une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, il peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de perte ou d'avarie des bagages.
- (2) Le bulletin de bagages fait foi, jusqu'à preuve contraire, de l'enregistrement des bagages et des conditions du contrat de transport. L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin 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. Toutefois, si le transporteur accepte la garde des bagages sans qu'un bulletin ait été délivré ou si, dans le cas où le bulletin n'est pas combiné avec un billet de passage conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1 (c), ou n'est pas inclus dans un tel billet, il ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1 (c) du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22, alinéa 2.

Textual Amendments

F9 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F10}SECTION III.— U.K.

DOCUMENTATION RELATIVE AUX MARCHANDISES

Textual Amendments

F10 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F11} 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 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-

Status: Point in time view as at 12/02/2002.

Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects for the Carriage by Air Act 1961, PART II. (See end of Document for details)

dessus, n'autorise pas le transporteur à refuser l'acceptation des marchandises en vue du transport.

Textual Amendments

F11 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F12} 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.

Textual Amendments

F12 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F13} Article 7

Lorsqu'il y a plusieurs colis:

- (a) le transporteur de marchandises a le droit de demander 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 l'alinéa 2 de l'article 5 sont utilisés.

Textual Amendments

F13 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F14} 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 Etat, l'indication d'une de ces escales;
- (c) la mention du poids de l'expédition.

Status: Point in time view as at 12/02/2002.

*Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects
for the Carriage by Air Act 1961, PART II. (See end of Document for details)*

Textual Amendments

F14 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F15} 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.

Textual Amendments

F15 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F16} 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 l'alinéa 2 de l'article 5.

Textual Amendments

F16 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F17} 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

Status: Point in time view as at 12/02/2002.

Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects for the Carriage by Air Act 1961, PART II. (See end of Document for details)

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.

Textual Amendments

F17 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F18} 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 l'aérodrome de départ ou de destination, soit en l'arrentant 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.

Textual Amendments

F18 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F19} 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 la 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,

Status: Point in time view as at 12/02/2002.

*Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects
 for the Carriage by Air Act 1961, PART II. (See end of Document for details)*

le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

Textual Amendments

F19 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F20} 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.

Textual Amendments

F20 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F21} 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.

Textual Amendments

F21 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F22} 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.

Textual Amendments

F22 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

Status: Point in time view as at 12/02/2002.

Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects for the Carriage by Air Act 1961, PART II. (See end of Document for details)

^{F23} CHAPITRE III U.K.

RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

Textual Amendments

F23 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F24} Article 17

Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement.

Textual Amendments

F24 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F25} 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.

Status: Point in time view as at 12/02/2002.

*Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects
 for the Carriage by Air Act 1961, PART II. (See end of Document for details)*

Textual Amendments

F25 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F26} *Article 19*

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises.

Textual Amendments

F26 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F27} *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.

Textual Amendments

F27 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F28} *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.

Textual Amendments

F28 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F29} *Article 22*

- (1) Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur relative à chaque —passager est limitée à la somme de 16 600 Droits de Tirage spéciaux. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois par une convention spéciale avec le transporteur, le passager pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

Status: Point in time view as at 12/02/2002.

*Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects
for the Carriage by Air Act 1961, PART II. (See end of Document for details)*

- (2)
- (a) Dans le transport de bagages enregistrés, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 17 Droits de Tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire, éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.
 - (b) 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) En cas de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par le même bulletin de bagages ou la même lettre de transport aérien, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.
- (3) En ce qui concerne les objets dont le passager conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à 332 Droits de Tirage spéciaux par passager.
- (4) Les limites fixées par le présent article n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à sa loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais du procès exposés par le demandeur. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.
- (5) Les sommes indiquées en Droits de Tirage spéciaux dans le présent article sont considérées comme se rapportant au Droit de Tirage spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur de ces monnaies en Droit de Tirage spécial à la date du jugement.
- (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 la 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.

Status: Point in time view as at 12/02/2002.

*Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects
for the Carriage by Air Act 1961, PART II. (See end of Document for details)*

Toutefois, les Etats qui ne vent 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 de 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'Etat en cause.

Textual Amendments

F29 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F30} Article 23

- (1) Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente Convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention.
- (2) L'alinéa 1^{er} du présent article ne s'applique pas aux clauses concernant la perte ou le dommage résultant de la nature ou du vice proper des marchandises transportées.

Textual Amendments

F30 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F31} 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 dans les conditions et limites prévues par la présente Convention, sans préjudice de la détermination des personnel 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 personne 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.

Textual Amendments

F31 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

Status: Point in time view as at 12/02/2002.

Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects for the Carriage by Air Act 1961, PART II. (See end of Document for details)

^{F32} 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 témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.

Textual Amendments

F32 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F33} Article 25A

- (1) Si une action est intentée contre un préposé du transporteur à la suite d'un dommage visé par la présente Convention, ce préposé, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des limites de responsabilité que peut invoquer ce transporteur en vertu de l'article 22.
- (2) Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur et de ses préposés ne doit pas dépasser lesdites limites.
- (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.

Textual Amendments

F33 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F34} Article 26

- (1) La réception des bagages et marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées en bon état et conformément au titre de transport.
- (2) En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de sept jours pour les bagages et de quatorze jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les vingt et un jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.
- (3) Toute protestation doit être faite par réserve inscrite sur le titre de transport ou par un autre écrit expédié dans le délai prévu pour cette protestation.
- (4) A défaut de protestation dans les délai prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

Status: Point in time view as at 12/02/2002.

*Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects
for the Carriage by Air Act 1961, PART II. (See end of Document for details)*

Textual Amendments

F34 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F35} *Article 27*

En cas de décès du débiteur, l'action en responsabilité, dans les limites prévues par la présente Convention, s'exerce contre ses ayants droit.

Textual Amendments

F35 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F36} *Article 28*

- (1) L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'une des Hautes Parties Contractantes, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par la soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.
- (2) La procédure sera réglée par la loi du tribunal saisi.

Textual Amendments

F36 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F37} *Article 29*

- (1) L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.
- (2) Le mode du calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi.

Textual Amendments

F37 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F38} *Article 30*

- (1) Dans les cas de transport régis par la définition du troisième alinéa de l'article 1^{er} à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par cette

Status: Point in time view as at 12/02/2002.

Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects for the Carriage by Air Act 1961, PART II. (See end of Document for details)

Convention, et est censé être une des parties contractantes du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectué sous son contrôle.

- (2) Au cas d'un tel transport, le voyageur ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage.
- (3) S'il s'agit de bagages ou de marchandises, l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur et le destinataire qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.

Textual Amendments

F38 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by [S.I. 2002/263, art. 2\(26\)](#), [Sch. 2](#) (with [art. 1\(3\)](#))

^{F39} *Article 30A*

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.

Textual Amendments

F39 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by [S.I. 2002/263, art. 2\(26\)](#), [Sch. 2](#) (with [art. 1\(3\)](#))

^{F40} CHAPITRE IV **U.K.**

DISPOSITIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS COMINÉS

Textual Amendments

F40 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by [S.I. 2002/263, art. 2\(26\)](#), [Sch. 2](#) (with [art. 1\(3\)](#))

^{F41} *Article 31*

- (1) Dans le cas de transports combinés effectués en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les stipulations de la présente Convention ne s'appliquent qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article 1^{er}.
- (2) Rien dans la présente Convention n'empêche les parties, dans le cas de transports combinés, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente Convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.

Status: Point in time view as at 12/02/2002.

*Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects
for the Carriage by Air Act 1961, PART II. (See end of Document for details)*

Textual Amendments

F41 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F42}CHAPITRE V U.K.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES ET FINALES

Textual Amendments

F42 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F43} Article 32

Sont nulles toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente Convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence. Toutefois, dans le transport des marchandises, les clauses d'arbitrage sont admises, dans les limites de la présente Convention, lorsque l'arbitrage doit s'effectuer dans les lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 28, alinéa 1.

Textual Amendments

F43 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F44} 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.

Textual Amendments

F44 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F45} 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.

Textual Amendments

F45 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

Status: Point in time view as at 12/02/2002.

Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects for the Carriage by Air Act 1961, PART II. (See end of Document for details)

^{F46} Article 35

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

Textual Amendments

F46 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F47} Article 36

La présente Convention est rédigée en français en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du Ministère des Affaires Etrangères de Pologne, et dont une copie certifiée conforme sera transmise par les soins du Gouvernement polonais au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

Textual Amendments

F47 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

^{F48} Article 40A

(1)

(2) Aux fins de la Convention, le mot *territoire* signifie non seulement le territoire métropolitain d'un Etat, mais aussi tous les territoires qu'il représente dans les relations extérieures.]

Textual Amendments

F48 Sch. 1A Pt. II substituted (coming into force in accordance with art. 1(2)) by S.I. 2002/263, art. 2(26), Sch. 2 (with art. 1(3))

Status: Point in time view as at 12/02/2002.

*Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects
for the Carriage by Air Act 1961, PART II. (See end of Document for details)*

CHAPITRE 1ER U.K.

OBJET—DEFINITIONS

ARTICLE 1ER U.K.

ARTICLE 2 U.K.

CHAPITRE II U.K.

TITRE DE TRANSPORT

SECTION I U.K.

—BILLET DE PASSAGE

ARTICLE 3 U.K.

SECTION II U.K.

—BULLETIN DE BAGAGES

ARTICLE 4 U.K.

SECTION III. U.K.

—DOCUMENTATION RELATIVE AUX MARCHANDISES

ARTICLE 5 U.K.

.....
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 enregistrés par ces autres moyens.

Status: Point in time view as at 12/02/2002.

Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects for the Carriage by Air Act 1961, PART II. (See end of Document for details)

.....
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 U.K.

.....
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 U.K.

ARTICLE 8 U.K.

ARTICLE 9 U.K.

ARTICLE 10 U.K.

.....
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.
.....

Status: Point in time view as at 12/02/2002.

*Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects
for the Carriage by Air Act 1961, PART II. (See end of Document for details)*

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 U.K.

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 U.K.

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.

Status: Point in time view as at 12/02/2002.

Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects for the Carriage by Air Act 1961, PART II. (See end of Document for details)

.....

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 a 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 a 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 U.K.

.....

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 U.K.

ARTICLE 15 U.K.

.....

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.

Status: Point in time view as at 12/02/2002.

*Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects
for the Carriage by Air Act 1961, PART II. (See end of Document for details)*

ARTICLE 16 U.K.

.....

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.

CHAPITRE III U.K.

RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

ARTICLE 17 U.K.

ARTICLE 18 U.K.

.....

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.

.....

Status: Point in time view as at 12/02/2002.

Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects for the Carriage by Air Act 1961, PART II. (See end of Document for details)

- 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 19 **U.K.**

ARTICLE 20 **U.K.**

ARTICLE 21 **U.K.**

-
- 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 22 **U.K.**

ARTICLE 23 **U.K.**

ARTICLE 24 **U.K.**

-
- 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.

Status: *Point in time view as at 12/02/2002.*

Changes to legislation: *There are currently no known outstanding effects
for the Carriage by Air Act 1961, PART II. (See end of Document for details)*

-
- 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.

Status: Point in time view as at 12/02/2002.

Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects
for the Carriage by Air Act 1961, PART II. (See end of Document for details)

ARTICLE 25 **U.K.**

ARTICLE 25A **U.K.**

ARTICLE 26 **U.K.**

ARTICLE 27 **U.K.**

ARTICLE 28 **U.K.**

ARTICLE 29 **U.K.**

ARTICLE 30 **U.K.**

ARTICLE 30A **U.K.**

CHAPITRE IV **U.K.**

DISPOSITIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS COMBINÉS

ARTICLE 31 **U.K.**

CHAPITRE V **U.K.**

DISPOSITONS GÉNÉRALES ET FINALES

ARTICLE 32 **U.K.**

ARTICLE 33 **U.K.**

ARTICLE 34 **U.K.**

ARTICLE 35 **U.K.**

ARTICLE 36 **U.K.**

ARTICLE 40A **U.K.**

Status:

Point in time view as at 12/02/2002.

Changes to legislation:

There are currently no known outstanding effects for the Carriage by Air Act 1961, PART II.