

**Status:** Point in time view as at 31/12/2020.

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

## SCHEDULES

### [<sup>F1</sup>SCHEDULE 1A

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.

### [<sup>F1</sup>PART II

#### 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))

### <sup>F2</sup>CHAPITRE III

#### RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

#### 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))

#### <sup>F3</sup> 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

**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))

#### <sup>F4</sup> Article 18

*Status: Point in time view as at 31/12/2020.*

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

- (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.

#### 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\(3\)](#))

#### <sup>F5</sup> Article 19

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

#### 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\(3\)](#))

#### <sup>F6</sup> 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.

*Status: Point in time view as at 31/12/2020.*

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

#### 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))

#### <sup>F7</sup> 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

- 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))

#### <sup>F8</sup> 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.
- (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

*Status: Point in time view as at 31/12/2020.*

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

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.

Toutefois, les Etats 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 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**

**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))

<sup>F9</sup> 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

*Status: Point in time view as at 31/12/2020.*

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

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<sup>er</sup> du présent article ne s'applique pas aux clauses concernant la perte ou le dommage résultant de la nature ou du vice propre des marchandises transportées.

#### 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))

#### <sup>F10</sup> 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 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

**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))

#### <sup>F11</sup> 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 téméairement 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

**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))

#### <sup>F12</sup> 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

*Status: Point in time view as at 31/12/2020.*

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

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**

**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))

<sup>F13</sup> 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.

**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))

<sup>F14</sup> 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**

**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))

<sup>F15</sup> Article 28

*Status: Point in time view as at 31/12/2020.*

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

- (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

**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))

<sup>F16</sup> 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

**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))

<sup>F17</sup> Article 30

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

**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))

---

**Status:** Point in time view as at 31/12/2020.

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

---

*F18* 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**

**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))

**Status:**

Point in time view as at 31/12/2020.

**Changes to legislation:**

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