

Nr 28

Montrealprotokoll nr 4 med ändring av konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929 (SÖ 1937: 19) i dess lydelse enligt det i Haag den 28 september 1955 (SÖ 1963: 40) avslutade protokollet.

Montreal den 25 september 1975

Regeringen beslöt den 3 mars 1988 att tilläggsprotokollet skulle ratificeras. Ratifikationsinstrumentet deponerades den 4 maj 1988 hos Polens utrikesdepartement.

Tilläggsprotokollet har ännu inte trätt i kraft.

Riksdagsbehandling: prop. 1985/86: 119, LU 33, rskr. 294

**Protocole de Montreal N° 4
portant modification de la Convention
pour l'unification de certaines règles rela-
tives au transport aérien international sig-
née à Varsovie le 12 octobre 1929 amén-
dée par le Protocole fait à La Haye le 28
septembre 1955**

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:

**Montreal protocol No. 4
to Amend the Convention for the Unifica-
tion of Certain Rules Relating to Interna-
tional Carriage by Air Signed at Warsaw
on 12 October 1929 as Amended by the
Protocol Done at The Hague on 28 Sep-
tember 1955**

The Governments undersigned

Considering that it is desirable to amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 as amended by the Protocol done at The Hague on 28 September 1955,

Have agreed as follows:

CHAPTER I

Amendments to the Convention

Article I

The Convention which the provisions of the present Chapter modify is the Warsaw Convention as amended at The Hague in 1955.

Article II

In Article 2 of the Convention—
paragraph 2 shall be deleted and replaced by the following:—

“2. In the carriage of postal items the carrier shall be liable only to the relevant postal administration in accordance with the rules applicable to the relationship between the carriers and the postal administrations.

3. Except as provided in paragraph 2 of this Article, the provisions of this Convention shall not apply to the carriage of postal items.”

Article III

In Chapter II of the Convention—
Section III (Articles 5 to 16) shall be deleted and replaced by the following:—

(Översättning)¹

**Montrealprotokoll nr 4
med ändring av konventionen rörande
fastställande av vissa gemensamma be-
stämmelser i fråga om internationell luft-
befordran, undertecknad i Warszawa den
12 oktober 1929 i dess lydelse enligt det i
Haag den 28 september 1955 avslutade
protokollet.**

Undertecknade regeringar,
som anser det önskvärt att ändra konven-
tionen rörande fastställande av vissa gemen-
samma bestämmelser i fråga om internatio-
nell luftbefordran undertecknad i Warszawa
den 12 oktober 1929 i dess lydelse enligt det i
Haag den 28 september 1955 avslutade proto-
kollet,

har kommit överens om följande.

KAPITEL I

Ändringar i konventionen

Artikel I

Den konvention, som ändras genom be-
stämmelserna i detta kapitel, är Warszawa-
konventionen sådan den har reviderats i
Haag 1955.

Artikel II

I artikel 2 i konventionen utgår andra
stycket och ersätts med följande:

”2. Vid transport av post är fraktföraren
endast ansvarig gentemot vederbörande post-
förvaltning i enlighet med de bestämmelser
som är tillämpliga på förhållandet mellan
fraktförarna och postförvaltningarna.

3. Bestämmelserna i denna konvention är
inte tillämpliga vid transport av post utöver
vad som följer av andra stycket.”

Artikel III

I kapitel II i konventionen utgår avdelning
III (artiklarna 5–16) och ersätts med föl-
jande:

¹ Översättning enligt den i prop. 1985/86: 119 intag-
na texten.

«Section III.—Documentation relative aux marchandises

Article 5

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

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

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

Article 6

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

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

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

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

Article 7

Lorsqu'il y a plusieurs colis :

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

b) l'expéditeur a le droit de demander au transporteur la remise de récépissés distincts,

“Section III.—Documentation relating to cargo

Article 5

1. In respect of the carriage of cargo an air waybill shall be delivered.

2. Any other means which would preserve a record of the carriage to be performed may, with the consent of the consignor, be substituted for the delivery of an air waybill. If such other means are used, the carrier shall, if so requested by the consignor, deliver to the consignor a receipt for the cargo permitting identification of the consignment and access to the information contained in the record preserved by such other means.

3. The impossibility of using, at points of transit and destination, the other means which would preserve the record of the carriage referred to in paragraph 2 of this Article does not entitle the carrier to refuse to accept the cargo for carriage.

Article 6

1. The air waybill shall be made out by the consignor in three original parts.

2. The first part shall be marked “for the carrier”; it shall be signed by the consignor. The second part shall be marked “for the consignee”; it shall be signed by the consignor and by the carrier. The third part shall be signed by the carrier and handed by him to the consignor after the cargo has been accepted.

3. The signature of the carrier and that of the consignor may be printed or stamped.

4. If, at the request of the consignor, the carrier makes out the air waybill, he shall be deemed, subject to proof to the contrary, to have done so on behalf of the consignor.

Article 7

When there is more than one package:

a) the carrier of cargo has the right to require the consignor to make out separate air waybills;

b) the consignor has the right to require the carrier to deliver separate receipts when the

*”Avdelning III. Uppgifter om gods**Artikel 5*

1. Vid transport av gods skall flygfraktsedel lämnas.

2. Med avsändarens medgivande får flygfraktsedeln ersättas med någon annan metod för registrering av uppgifterna om transporten. Om någon sådan registrering används, skall fraktföraren på avsändarens begäran lämna denne ett godskvitto som gör det möjligt att identifiera godset och ta del av de uppgifter som finns registrerade.

3. Fraktföraren får inte vägra att ta emot gods för transport av det skälet att sådan registrering som avses i andra stycket inte kan användas på omlastnings- eller bestämmelseorterna.

Artikel 6

1. Flygfraktsedeln skall upprättas av avsändaren i tre originalexemplar.

2. Det första exemplaret skall förses med beteckningen ”för fraktföraren” och undertecknas av avsändaren. Det andra exemplaret skall förses med beteckningen ”för mottagaren” och undertecknas av avsändaren och fraktföraren. Det tredje exemplaret skall undertecknas av fraktföraren som skall överlämna det till avsändaren efter det att godset har tagits emot.

3. Fraktförarens och avsändarens underskrifter får vara tryckta eller stämplade.

4. Upprättar fraktföraren flygfraktsedeln på avsändarens begäran skall han, om annat inte visas, anses ha gjort detta för avsändarens räkning.

Artikel 7

Omfattar godset mer än ett kolli,

a) får fraktföraren kräva att avsändaren upprättar särskilda flygfraktsedlar;

b) får avsändaren kräva att fraktföraren lämnar särskilda godskvitton när sådan re-

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

Article 9

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

Article 10

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

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

3. Sous réserve des dispositions de 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.

other means referred to in paragraph 2 of Article 5 are used.

Article 8

The air waybill and the receipt for the cargo shall contain:

- a) an indication of the places of departure and destination;
- b) if the places of departure and destination are within the territory of a single High Contracting Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place; and
- c) an indication of the weight of the consignment.

Article 9

Non-compliance with the provisions of Articles 5 to 8 shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall, none the less, be subject to the rules of this Convention including those relating to limitation of liability.

Article 10

1. The consignor is responsible for the correctness of the particulars and statements relating to the cargo inserted by him or on his behalf in the air waybill or furnished by him or on his behalf to the carrier for insertion in the receipt for the cargo or for insertion in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 5.

2. The consignor shall indemnify the carrier against all damage suffered by him, or by any other person to whom the carrier is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements furnished by the consignor or on his behalf.

3. Subject to the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article, the carrier shall indemnify the consignor against all damage suffered by him, or by any other person to whom the consignor is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements inserted by the carrier or on his behalf in the receipt for the cargo or in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 5.

gistrering som avses i artikel 5 andra stycket används.

Artikel 8

Flygfraktsedeln och godskvittot skall innehålla:

- a) uppgift om avgångsort och bestämmelseort;
- b) där avgångsorten och bestämmelseorten är belägna inom en och samma höga fördragsslutande stats område och en eller flera mellanlandningar avses äga rum på någon annan stats område, uppgift om minst en av dessa mellanlandningsplatser;
- c) uppgift om försändelsens vikt.

Artikel 9

Underlåtenhet att iaktta bestämmelserna i artiklarna 5–8 inverkar inte på fraktavtalets existens eller giltighet, vilket ändå skall vara underkastat bestämmelserna i konventionen, inbegripet bestämmelserna om begränsning av ansvaret.

Artikel 10

1. Avsändaren är ansvarig för riktigheten av de uppgifter rörande godset som han tar in i flygfraktsedeln eller som för hans räkning tas in där samt för de uppgifter som han lämnar eller som för hans räkning lämnas till fraktföraren för att anges i godskvittot eller för att tas med bland de uppgifter som skall registreras på det sätt som avses i artikel 5 andra stycket.

2. Avsändaren svarar för all skada som uppkommer för fraktföraren eller någon annan gentemot vilken fraktföraren är ansvarig på grund av att uppgifter som har lämnats av avsändaren eller för hans räkning inte har föreskrivet innehåll eller är oriktiga eller ofullständiga.

3. Om inte annat följer av första eller andra stycket, svarar fraktföraren för all skada som uppkommer för avsändaren eller någon annan gentemot vilken avsändaren är ansvarig på grund av att uppgifter, som fraktföraren eller någon annan för hans räkning har tagit in i godskvittot eller bland de uppgifter som har registrerats på det sätt som avses i artikel 5 andra stycket, inte har föreskrivet innehåll eller är oriktiga eller ofullständiga.

Article 11

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

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

Article 12

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

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

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

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

Article 11

1. The air waybill or the receipt for the cargo is *prima facie* evidence of the conclusion of the contract, of the acceptance of the cargo and of the conditions of carriage mentioned therein.

2. Any statements in the air waybill or the receipt for the cargo relating to the weight, dimensions and packing of the cargo, as well as those relating to the number of packages, are *prima facie* evidence of the facts stated; those relating to the quantity, volume and condition of the cargo do not constitute evidence against the carrier except so far as they both have been, and are stated in the air waybill to have been, checked by him in the presence of the consignor, or relate to the apparent condition of the cargo.

Article 12

1. Subject to his liability to carry out all his obligations under the contract of carriage, the consignor has the right to dispose of the cargo by withdrawing it at the airport of departure or destination, or by stopping it in the course of the journey on any landing, or by calling for it to be delivered at the place of destination or in the course of the journey to a person other than the consignee originally designated, or by requiring it to be returned to the airport of departure. He must not exercise this right of disposition in such a way as to prejudice the carrier or other consignors and he must repay any expenses occasioned by the exercise of this right.

2. If it is impossible to carry out the orders of the consignor the carrier must so inform him forthwith.

3. If the carrier obeys the orders of the consignor for the disposition of the cargo without requiring the production of the part of the air waybill or the receipt for the cargo delivered to the latter, he will be liable, without prejudice to his right of recovery from the consignor, for any damage which may be caused thereby to any person who is lawfully in possession of that part of the air waybill or the receipt for the cargo.

4. The right conferred on the consignor ceases at the moment when that of the consignee begins in accordance with Article 13. Nevertheless, if the consignee declines to ac-

Artikel 11

1. Flygfraktsedeln skall gälla som bevis om transportavtalet, om mottagandet av godset för transport och om villkoren för transporten om inte något annat visas.

2. Uppgifterna i flygfraktsedeln eller godskvittot om godsets vikt, mått och förpackning samt antalet kollin gäller som bevis, om inte något annat visas; de som avser godsets kvantitet, volym eller tillstånd gäller mot fraktföraren endast om han i avsändarens närvaro har undersökt uppgifterna och antecknat detta i flygfraktsedeln eller om uppgifterna avser godsets synliga tillstånd.

Artikel 12

Uppfyller avsändaren sina förpliktelser enligt transportavtalet äger han rätt att förfoga över godset genom att återta det på avgångs- eller bestämmelseflygplatsen eller genom att stoppa det vid landning under resan eller genom att låta det utlämnas till någon annan än den ursprungligen angivne mottagaren på bestämmelseorten eller under resan eller genom att begära att det sänds tillbaka till avgångsflygplatsen. Avsändaren får inte utöva denna rätt på sådant sätt att skada uppkommer för fraktföraren eller andra avsändare och han är skyldig att ersätta de kostnader som uppkommer av att han utövar sin rätt.

2. Kan avsändarens order inte verkställas, skall fraktföraren omedelbart underrätta honom om detta.

3. Utför fraktföraren avsändarens order utan att det till den sistnämnde avlämnade exemplaret av flygfraktsedeln eller godskvittot företes, är fraktföraren ansvarig för skada som därigenom åsamkas rätte innehavaren av flygfraktsedeln eller godskvittot; fraktföraren har dock alltid rätt till återkrav mot avsändaren.

4. Avsändarens rätt upphör när mottagarens rätt enligt artikel 13 inträder. Vägrar mottagaren att ta emot godset eller kan han inte anträffas, återfår avsändaren rätten att

peut être atteint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

Article 13

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

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

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

Article 14

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

Article 15

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

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

Article 16

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

cept the cargo, or if he cannot be communicated with, the consignor resumes his right of disposition.

Article 13

1. Except when the consignor has exercised his right under Article 12, the consignee is entitled, on arrival of the cargo at the place of destination, to require the carrier to deliver the cargo to him, on payment of the charges due and on complying with the conditions of carriage.

2. Unless it is otherwise agreed, it is the duty of the carrier to give notice to the consignee as soon as the cargo arrives.

3. If the carrier admits the loss of the cargo, or if the cargo has not arrived at the expiration of seven days after the date on which it ought to have arrived, the consignee is entitled to enforce against the carrier the rights which flow from the contract of carriage.

Article 14

The consignor and the consignee can respectively enforce all the rights given them by Articles 12 and 13, each in his own name, whether he is acting in his own interest or in the interest of another, provided that he carries out the obligations imposed by the contract of carriage.

Article 15

1. Articles 12, 13 and 14 do not affect either the relations of the consignor and the consignee with each other or the mutual relations of third parties whose rights are derived either from the consignor or from the consignee.

2. The provisions of Articles 12, 13 and 14 can only be varied by express provision in the air waybill or the receipt for the cargo.

Article 16

1. The consignor must furnish such information and such documents as are necessary to meet the formalities of customs, octroi or police before the cargo can be delivered to the consignee. The consignor is liable to the carrier for any damage occasioned by the absence, insufficiency or irregularity of any such information or documents, unless the

förfoga över godset.

Artikel 13

1. Såvida inte avsändaren har utövat sin rätt enligt artikel 12, har mottagaren, när godset har kommit fram till bestämmelseorten, rätt att fordra att fraktföraren lämnar ut godset till honom mot att han betalar de avgifter fraktföraren har rätt till och i övrigt iakttar villkoren för transporten.

2. Om inte något annat avtalas, skall fraktföraren underrätta mottagaren, så snart godset anlänt.

3. Vidgår fraktföraren att godset har förkommit eller har godset inte anlänt sedan sju dagar har gått från det att godset borde ha anlänt, äger mottagaren mot fraktföraren göra gällande de rättigheter som härrör från transportavtalet.

Artikel 14

Avsändaren och mottagaren kan, oavsett om de handlar för egen räkning eller för annan, var för sig göra sina rättigheter enligt artiklarna 12 och 13 gällande, förutsatt att de fullgör de förpliktelser som följer av transportavtalet.

Artikel 15

1. Artiklarna 12, 13 och 14 inverkar inte på förhållandet mellan avsändaren och mottagaren eller förhållandet mellan utomstående parter vilkas rätt härrör från avsändaren eller mottagaren.

2. Avvikelser från bestämmelserna i artiklarna 12, 13 och 14 gäller endast om de är införda i flygfraktsedeln eller godskvittot.

Artikel 16

1. Avsändaren är pliktig att lämna de upplysningar och handlingar som krävs för att tull-, accis- och ordningsföreskrifter skall kunna fullgöras innan godset kan utlämnas till mottagaren. Avsändaren är ansvarig för skada som åsamkas fraktföraren, på grund av att sådana upplysningar eller handlingar saknas, är ofullständiga eller oriktiga, såvida inte

l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés.

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

Article IV

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

«Article 18

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

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

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

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

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

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

damage is due to the fault of the carrier, his servants or agents.

2. The carrier is under no obligation to enquire into the correctness or sufficiency of such information or documents.”

Article IV

Article 18 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:—

“Article 18

1. The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of, or damage to, any registered baggage, if the occurrence which caused the damage so sustained took place during the carriage by air.

2. The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of, or damage to, cargo upon condition only that the occurrence which caused the damage so sustained took place during the carriage by air.

3. However, the carrier is not liable if he proves that the destruction, loss of, or damage to, the cargo resulted solely from one or more of the following:

- a) inherent defect, quality or vice of that cargo;
- b) defective packing of that cargo performed by a person other than the carrier or his servants or agents;
- c) an act of war or an armed conflict;
- d) an act of public authority carried out in connexion with the entry, exit or transit of the cargo.

4. The carriage by air within the meaning of the preceding paragraphs of this Article comprises the period during which the baggage or cargo is in the charge of the carrier, whether in an airport or on board an aircraft, or, in the case of a landing outside an airport, in any place whatsoever.

5. The period of the carriage by air does not extend to any carriage by land, by sea or by river performed outside an airport. If, however, such carriage takes place in the performance of a contract for carriage by air, for the purpose of loading, delivery or transshipment, any damage is presumed, subject to proof to the contrary, to have been the

skadan beror på fel eller försummelse hos fraktföraren eller hans anställda eller uppdragstagare.

2. Fraktföraren är inte skyldig att undersöka om upplysningarna eller handlingarna är riktiga eller fullständiga.”

Artikel IV

Artikel 18 i konventionen utgår och ersätts med följande:

”Artikel 18

1. Fraktföraren är ansvarig för skada som uppkommer på grund av att inskrivet resgods förstörs, förloras, minskas eller skadas till följd av händelse som inträffar under lufttransport.

2. Fraktföraren är ansvarig för skada som uppkommer på grund av att gods förstörs, förloras, minskas eller skadas till följd av händelse som inträffar under lufttransport.

3. Fraktföraren är fri från ansvar om han visar att förstörelsen, förlusten, minskningen eller skadan uteslutande orsakades av

- a) godsets inneboende brister, beskaffenhet, eller felaktigheter;
- b) bristfällig förpackning av godset som har utförts av någon annan än fraktföraren eller hans anställda eller uppdragstagare;
- c) krigshandling eller väpnad konflikt;
- d) myndighetsutövning i samband med att godset införs, utförs eller lastas om.

4. Lufttransporter enligt de föregående styckena omfattar den tid under vilken resgodset eller godset är i fraktförarens vård, på en flygplats, ombord på ett luftfartyg eller, vid landning utanför flygplats, varhelst resgodset eller godset finns.

5. Lufttransporter omfattar inte sådana transporter till lands eller till sjöss eller på inre vattenvägar som utförs utanför flygplatser. Om en sådan transport utförs för lastning, utlämning eller omlastning för fullgörande av transportavtalet, skall skada på resgodset eller godset dock anses bero på händelse som har inträffat under lufttransporten,

événement survenu pendant le transport aérien. »

Article V

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

« *Article 20*

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

Article VI

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

« *Article 21*

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

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

Article VII

A l'article 22 de la Convention –

a) A l'alinéa 2 a) les mots « et de marchandises » sont supprimés.

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

« b) Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 17 Droits de Tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplé-

result of an event which took place during the carriage by air. ”

Article V

Article 20 of the Convention shall be deleted and replaced by the following: –

“ *Article 20*

In the carriage of passengers and baggage, and in the case of damage occasioned by delay in the carriage of cargo, the carrier shall not be liable if he proves that he and his servants and agents have taken all necessary measures to avoid the damage or that it was impossible for them to take such measures. ”

Article VI

Article 21 of the Convention shall be deleted and replaced by the following: –

“ *Article 21*

1. In the carriage of passengers and baggage, if the carrier proves that the damage was caused by or contributed to by the negligence of the person suffering the damage the Court may, in accordance with the provisions of its own law, exonerate the carrier wholly or partly from his liability.

2. In the carriage of cargo, if the carrier proves that the damage was caused by or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of the person claiming compensation, or the person from whom he derives his rights, the carrier shall be wholly or partly exonerated from his liability to the claimant to the extent that such negligence or wrongful act or omission caused or contributed to the damage. ”

Article VII

In Article 22 of the Convention –

a) in paragraph 2 a) the words “ and of cargo ” shall be deleted.

b) after paragraph 2 a) the following paragraph shall be inserted: –

“ b) In the carriage of cargo, the liability of the carrier is limited to a sum of 17 Special Drawing Rights per kilogramme, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary

om inte annat visas.

Artikel V

Artikel 20 i konventionen utgår och ersätts med följande:

”Artikel 20

Vid transport av passagerare och resgods samt för skada som har uppkommit genom dröjsmål vid transport av gods är fraktföraren fri från ansvar, om han visar att han, hans anställda och hans uppdragstagare har vidtagit alla nödvändiga åtgärder för att undvika skadan eller att det har varit omöjligt för dem att vidta sådana åtgärder.”

Artikel VI

Artikel 21 i konventionen utgår och ersätts med följande:

”Artikel 21

1. Gäller transporten passagerare eller resgods och visar fraktföraren att den skadelidande själv genom fel eller försummelse har orsakat skadan eller medverkat till den, får domstolen, i enlighet med sin egen lag, befria fraktföraren helt eller delvis från ansvar.

2. Om, vid transport av gods, fraktföraren visar att den som begär skadestånd eller den som den skadeståndskrävande härleder sin rätt ifrån genom fel eller försummelse har orsakat skadan eller medverkat till den, skall fraktföraren i motsvarande mån befrias från ansvar.”

Artikel VII

I artikel 22 i konventionen

- a) utgår orden ”och gods” i andra stycket
- a),
- b) införs efter andra stycket a) följande:

”b) vid transport av gods är fraktförarens ansvar begränsat till 17 särskilda dragningsrätter per kilogram, om inte avsändaren, när godset överlämnades till fraktföraren, har lämnat en särskild uppgift om leveransintresse och betalat den tilläggsavgift som kan vara föreskriven. I detta fall gäller det upp-

mentaire 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 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 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'Etat en cause. »

Article VIII

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

sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless he proves that the sum is greater than the consignor's actual interest in delivery at destination. ”

c) paragraph 2b) shall be designated as paragraph 2c).

d) after paragraph 5 the following paragraph shall be inserted:—

“6. The sums mentioned in terms of the Special Drawing Right in this Article shall be deemed to refer to the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. Conversion of the sums into national currencies shall, in case of judicial proceedings, be made according to the value of such currencies in terms of the Special Drawing Right at the date of the judgement. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a High Contracting Party which is a Member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund, in effect at the date of the judgment, for its operations and transactions. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a High Contracting Party which is not a Member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that High Contracting Party.

Nevertheless, those States which are not Members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 2b) of Article 22 may, at the time of ratification or accession or at any time thereafter, declare that the limit of liability of the carrier in judicial proceedings in their territories is fixed at a sum of two hundred and fifty monetary units per kilogramme. This monetary unit corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. This sum may be converted into the national currency concerned in round figures. The conversion of this sum into the national currency shall be made according to the law of the State concerned. ”

Article VIII

Article 24 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:—

givna beloppet som gräns för fraktförarens ansvar, om han inte visar att detta belopp är större än avsändarens verkliga intresse",

c) skall andra stycket b) betecknas andra stycket c),

d) införs efter femte stycket följande:

"6. De belopp som anges i särskilda dragningsrätter i denna artikel avser den särskilda dragningsrätten så som den definieras av Internationella valutafonden. Omräkning av beloppen till nationellt mynt skall i fall av rättegång ske efter myntets värde uttryckt i särskilda dragningsrätter den dag domen meddelas. Såvitt gäller myntet i en hög fördragsslutande stat som är medlem av Internationella valutafonden skall myntets värde uttryckt i särskilda dragningsrätter bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som tillämpas av valutafonden för dess verksamhet och transaktioner den dag domen meddelas. Såvitt gäller myntet i en hög fördragsslutande stat som inte är medlem av Internationella valutafonden skall värdet uttryckt i särskilda dragningsrätter beräknas på sätt som bestäms av den höga fördragsslutande staten själv.

De stater som inte är medlemmar av Internationella valutafonden och vars lag inte tillåter att bestämmelserna i artikel 22 andra stycket b) tillämpas får, vid ratifikationen eller tillträdet eller när som helst därefter, förklara att i rättegång inom deras område fraktförarens ansvar skall vara begränsat till två hundra femtio monetära enheter per kilogram. Den monetära enheten motsvarar sextiofem och ett halvt milligram guld med en finhet av niohundra tusendelar. Beloppet får räknas om till nationellt mynt i avrundat tal. Omräkning till nationellt mynt skall ske i enlighet med vederbörande lands lag."

Artikel VIII

Artikel 24 i konventionen utgår och ersätts med följande:

« Article 24

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

Article IX

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

« Article 25

Dans le transport de passagers et de bagages, les limites de responsabilité prévues à l'article 22 ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit 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. »

Article X

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

« 3. Dans le transport de passagers et de bagages, les dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement. »

“Article 24

1. In the carriage of passengers and baggage, any action for damages, however founded, can only be brought subject to the conditions and limits set out in this Convention, without prejudice to the question as to who are the persons who have the right to bring suit and what are their respective rights.

2. In the carriage of cargo, any action for damages, however founded, whether under this Convention or in contract or in tort or otherwise, can only be brought subject to the conditions and limits of liability set out in this Convention without prejudice to the question as to who are the persons who have the right to bring suit and what are their respective rights. Such limits of liability constitute maximum limits and may not be exceeded whatever the circumstances which gave rise to the liability.”

Article IX

Article 25 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:—

“Article 25

In the carriage of passengers and baggage, the limits of liability specified in Article 22 shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, his servants or agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result; provided that, in the case of such act or omission of a servant or agent, it is also proved that he was acting within the scope of his employment.”

Article X

In Article 25 A of the Convention— paragraph 3 shall be deleted and replaced by the following:—

“3. In the carriage of passengers and baggage, the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.”

”Artikel 24

1. Vid transport av passagerare och resgods får talan om skadestånd, oavsett grunden för talan, föras endast på de villkor och med de begränsningar som föreskrivs i denna konvention. Vad nu har sagts skall dock inte inverka på frågan om vilka som har rätt att väcka talan eller deras respektive rättigheter.

2. Vid transport av gods får talan om skadestånd föras endast på de villkor och med de begränsningar som föreskrivs i denna konvention, vare sig talan grundas på konventionen, ett avtalsförhållande, ett skadeståndsgrundande handlande utanför avtalsförhållande eller något annat förhållande. Vad nu har sagts inverkar inte på frågan om vilka som har rätt att väcka talan eller deras respektive rättigheter. Gränserna för ansvar utgör maximigränser och får inte överskridas, oavsett vilka omständigheter som gav upphov till ansvaret.”

Artikel IX

Artikel 25 i konventionen utgår och ersätts med följande:

”Artikel 25

Vid transport av passagerare och resgods gäller inte de gränser för ansvar som föreskrivs i artikel 22, om det visas att skadan härrör från en handling eller underlåtenhet som fraktföraren, hans anställda eller uppdragstagare har begått med uppsåt att åstadkomma skada eller grov vårdslöshet med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma; såvitt gäller en handling eller underlåtenhet av någon av fraktförarens anställda eller uppdragstagare, dock endast om det visas att denne handlade inom ramen för sin anställning eller sitt uppdrag.”

Artikel X

I artikel 25 A i konventionen skall tredje stycket utgå och ersättas med följande:

”3. Vid transport av passagerare och resgods gäller inte bestämmelserna i första och andra styckena i denna artikel, om det visas att skadan härrör av en handling eller underlåtenhet som har begåtts av den anställde eller uppdragstagaren med uppsåt att åstadkomma skada eller av grov vårdslöshet med insikt om att skada sannolikt skulle uppkomma.”

Article XI

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

« *Article 30 A*

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

Article XII

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

« *Article 33*

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

Article XIII

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

« *Article 34*

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

CHAPITRE II

Champ d'applications de la Convention amendée

Article XIV

La Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le present 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 Etats parties au present Protocole, soit sur le territoire d'un seul Etat partie au present Protocole si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat.

Article XI

After Article 30 of the Convention, the following Article shall be inserted:—

“*Article 30 A*

Nothing in this Convention shall prejudice the question whether a person liable for damage in accordance with its provisions has a right of recourse against any other person.”

Article XII

Article 33 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:—

“*Article 33*

Except as provided in paragraph 3 of Article 5, nothing in this Convention shall prevent the carrier either from refusing to enter into any contract of carriage or from making regulations which do not conflict with the provisions of this Convention.”

Article XIII

Article 34 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:—

“*Article 34*

The provisions of Articles 3 to 8 inclusive relating to documents of carriage shall not apply in the case of carriage performed in extraordinary circumstances outside the normal scope of an air carrier's business.”

CHAPTER II

Scope of Application of the Convention as Amended

Article XIV

The Warsaw Convention as amended at The Hague in 1955 and by this Protocol shall apply to international carriage as defined in Article 1 of the Convention, provided that the places of departure and destination referred to in that Article are situated either in the territories of two Parties to this Protocol or within the territory of a single Party to this Protocol with an agreed stopping place in the territory of another State.

Artikel XI

Efter artikel 30 i konventionen införs följande artikel:

”Artikel 30 A

Ingenting i denna konvention skall inverka på frågan huruvida en person som är skadeståndsskyldig enligt bestämmelserna i konventionen har rätt att av annan kräva åter vad han utgivit.”

Artikel XII

Artikel 33 i konventionen utgår och ersätts med följande:

”Artikel 33

Med undantag av föreskriften i artikel 5 tredje stycket hindrar ingenting i denna konvention fraktföraren från att vägra sluta transportavtal eller från att i avtalet införa sådana bestämmelser som inte strider mot konventionens föreskrifter.”

Artikel XIII

Artikel 34 i konventionen utgår och ersätts med följande:

”Artikel 34

Bestämmelserna i artiklarna 3–8 rörande transporthandlingar är inte tillämpliga på transporter som utförs under osedvanliga förhållanden utanför flygfraktförarens normala verksamhet.”

KAPITEL II

Den ändrade konventionens tillämpningsområde*Artikel XIV*

Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag år 1955 och genom detta protokoll är tillämplig på sådana internationella transporter som avses i artikel 1 i konventionen, om avgångsorten och bestämmelseorten är belägna antingen på områden som tillhör två stater som är bundna av detta protokoll eller på områden som tillhör en enda sådan stat, om mellanlandning avses äga rum på en annan stats område.

CHAPITRE III

Dispositions protocolaires

Article XV

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

Article XVI

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

Article XVII

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

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

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

Article XVIII

1. Lorsque le présent Protocole aura réuni les ratifications de trente Etats signataires, il entrera en vigueur entre ces Etats le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification. A l'égard de chaque Etat 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 Etat non signataire.

2. L'adhésion au présent Protocole par un

CHAPTER III

Final clauses

Article XV

As between the Parties to this Protocol, the Warsaw Convention as amended at The Hague in 1955 and this Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument and shall be known as the *Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, and by Protocol No. 4 of Montreal, 1975*.

Article XVI

Until the date on which this Protocol comes into force in accordance with the provisions of Article XVIII, it shall remain open for signature by any State.

Article XVII

1. This Protocol shall be subject to ratification by the signatory States.

2. Ratification of this Protocol by any State which is not a Party to the Warsaw Convention or by any State which is not a Party to the Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, shall have the effect of accession to the *Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, and by Protocol No. 4 of Montreal, 1975*.

3. The instruments of ratification shall be deposited with the Government of the Polish People's Republic.

Article XVIII

1. As soon as thirty signatory States have deposited their instruments of ratification of this Protocol, it shall come into force between them on the ninetieth day after the deposit of the thirtieth instrument of ratification. It shall come into force for each State ratifying thereafter on the ninetieth day after the deposit of its instrument of ratification.

2. As soon as this Protocol comes into force it shall be registered with the United Nations by the Government of the Polish People's Republic.

Article XIX

1. This Protocol, after it has come into force, shall be open for accession by any non-signatory State.

2. Accession to this Protocol by any State

KAPITEL III

Slutbestämmelser*Artikel XV*

Mellan stater som är bundna av detta protokoll skall Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag år 1955 och genom detta protokoll anses och tolkas som ett enda instrument kallat *Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag 1955 och genom protokoll nr 4 i Montreal 1975*.

Artikel XVI

Intill den dag då detta protokoll träder i kraft enligt bestämmelserna i artikel XVIII skall det stå öppet för undertecknande av varje stat.

Artikel XVII

1. Detta protokoll skall ratificeras av de stater som har undertecknat det.
2. Ratifikation av detta protokoll av varje stat som inte är bunden av Warszawakonventionen eller Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag 1955 innebär anslutning till Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag 1955 och genom protokoll nr 4 i Montreal 1975.

3. Ratifikationsinstrumenten skall deponeras hos Folkrepubliken Polens regering.

Artikel XVIII

1. När trettio av de stater som har undertecknat detta protokoll har deponerat sina ratifikationsinstrument skall protokollet träda i kraft mellan dessa stater den nittionde dagen efter det att det trettionde ratifikationsinstrumentet deponerades. För stat som ratificerar protokollet senare, träder det i kraft den nittionde dagen efter det att dess ratifikationsinstrument deponerades.
2. Så snart detta protokoll träder i kraft skall det registreras hos Förenta Nationerna av Folkrepubliken Polens regering.

Artikel XIX

1. Så snart detta protokoll träder i kraft skall det stå öppet för anslutning för alla stater som inte har undertecknat det.
2. Anslutning till detta protokoll av stater

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

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

Article XX

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

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

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

Article XXI

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

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

b) Tout Etat peut, lors de la ratification du Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975, ou de l'adhésion à celui-ci, ou à tout moment par la suite, déclarer qu'il n'est pas lié par les dispositions de la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975*, dans la

which is not a Party to the Warsaw Convention or by any State which is not a Party to the Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, shall have the effect of accession to the *Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, and by Protocol No. 4 of Montreal, 1975*.

3. Accession shall be effected by the deposit of an instrument of accession with the Government of the Polish People's Republic and shall take effect on the ninetieth day after the deposit.

Article XX

1. Any Party to this Protocol may denounce the Protocol by notification addressed to the Government of the Polish People's Republic.

2. Denunciation shall take effect six months after the date of receipt by the Government of the Polish People's Republic of the notification of denunciation.

3. As between the Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Warsaw Convention in accordance with Article 39 thereof or of The Hague Protocol in accordance with Article XXIV thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the *Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, and by Protocol No. 4 of Montreal, 1975*.

Article XXI

1. Only the following reservations may be made to this Protocol:—

a) a State may at any time declare by a notification addressed to the Government of the Polish People's Republic that the *Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, and by Protocol No. 4 of Montreal, 1975*, shall not apply to the carriage of persons, baggage and cargo for its military authorities on aircraft, registered in that State, the whole capacity of which has been reserved by or on behalf of such authorities; and

b) any State may declare at the time of ratification of or accession to the Additional Protocol No. 3 of Montreal, 1975, or at any time thereafter, that it is not bound by the provisions of the *Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, and by Protocol No. 4 of Montreal, 1975*, in so far as they

som inte är bundna av Warszawakonventionen eller sådan den har reviderats i Haag 1955 innebär anslutning till *Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag 1955 och genom protokoll nr 4 i Montreal 1975*.

3. Anslutning sker genom att anslutningsinstrumentet deponeras hos Folkrepubliken Polens regering och får verkan den nittonde dagen efter depositionen.

Artikel XX

1. Varje stat som är bunden av detta protokoll får säga upp det genom underrättelse till Folkrepubliken Polens regering.

2. Uppsägningen träder i kraft sex månader efter den dag då Folkrepubliken Polens regering tog emot underrättelsen om uppsägning.

Mellan stater som är bundna av detta protokoll skall en uppsägning från någon av dem av Warszawakonventionen enligt artikel 39 i konventionen eller av Haagprotokollet enligt dess artikel XXIV inte anses innebära uppsägning av *Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag 1955 och genom protokoll nr 4 i Montreal 1975*.

Artikel XXI

1. Mot detta protokoll får endast följande reservationer göras:

a) varje stat får när som helst genom underrättelse till Folkrepubliken Polens regering förklara att *Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag 1955 och genom protokoll nr 4 i Montreal 1975* inte skall gälla i fråga om transport av personer, resgods eller gods som utföres för dess militära myndigheter ombord på luftfartyg som är registrerade i den staten och vars hela lastförmåga har reserverats av dessa myndigheter eller för deras räkning,

b) varje stat får vid sin ratifikation av eller anslutning till tilläggsprotokoll nr 3 i Montreal 1975 eller när som helst därefter förklara, att den, såvitt gäller transport av passagerare och resgods, inte är bunden av bestämmelserna i *Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag 1955 och genom proto-*

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

Article XXII

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

Article XXIII

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

Article XXIV

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

a) en ce qui concerne les marchandises et les envois postaux, les dispositions résultant

relate to the carriage of passengers and baggage. Such declaration shall have effect ninety days after the date of receipt of the declaration by the Government of the Polish People's Republic.

2. Any State having made a reservation in accordance with the preceding paragraph may at any time withdraw such reservation by notification to the Government of the Polish People's Republic.

Article XXII

The Government of the Polish People's Republic shall promptly inform all States Parties to the Warsaw Convention or to that Convention as amended, all signatory or acceding States to the present Protocol, as well as the International Civil Aviation Organization, of the date of each signature, the date of deposit of each instrument of ratification or accession, the date of coming into force of this Protocol, and other relevant information.

Article XXIII

As between the Parties to this Protocol which are also Parties to the Convention, Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier, signed at Guadalajara on 18 September 1961 (hereinafter referred to as the "Guadalajara Convention") any reference to the "Warsaw Convention" contained in the Guadalajara Convention shall include reference to the *Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, and by Protocol No. 4 of Montreal, 1975*, in cases where the carriage under the agreement referred to in Article 1, paragraph b) of the Guadalajara Convention is governed by this Protocol.

Article XXIV

If two or more States are Parties both to this Protocol and to the Guatemala City Protocol, 1971, or to the Additional Protocol No. 3 of Montreal, 1975, the following rules shall apply between them:

a) the provisions resulting from the system established by this Protocol, concerning car-

koll nr 4 i Montreal 1975. En sådan förklaring träder i kraft den nittionde dagen efter den dagen då den togs emot av Folkrepubliken Polens regering.

2. De stater som har gjort reservation enligt föregående stycke får när som helst ta tillbaka reservationen genom underrättelse till Folkrepubliken Polens regering.

Artikel XXII

Folkrepubliken Polens regering skall omedelbart underrätta alla stater som har tillträtt Warszawakonventionen eller Warszawakonventionen i någon av dess ändrade lydelse, alla stater som har undertecknat eller anslutit sig till detta protokoll samt Internationella civila luftfartsorganisationen om dagen för varje undertecknande, dagen för deposition av varje ratifikations- eller anslutningsinstrument, dagen för detta protokolls ikraftträdande samt andra omständigheter av betydelse.

Artikel XXIII

Mellan stater som är bundna av såväl detta protokoll som av konventionen med tillägg till Warszawakonventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran som utföres av annan än den avtalsslutande fraktföraren, undertecknad i Guadalajara den 18 september 1961 (härefter kallad "Guadalajarakonventionen"), skall alla hänvisningar i Guadalajarakonventionen till "Warszawakonventionen" anses innefatta hänvisning till *Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag 1955 och genom protokoll nr 4 i Montreal 1975*, om en transport enligt ett sådant avtal som avses i artikel 1 första stycket b) i Guadalajarakonventionen regleras av detta protokoll.

Artikel XXIV

Är två eller flera stater bundna av både detta protokoll och protokollet i Guatemala City 1971 eller tilläggsprotokoll nr 3 i Montreal 1975 skall mellan dessa stater gälla följande:

a) de bestämmelser i detta protokoll som rör gods och postförsändelser skall gälla före

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 n° 3 de Montréal de 1975;

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

Article XXV

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

En foi de quoi les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

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

go and postal items, shall prevail over the provisions resulting from the systems established by the Guatemala City Protocol, 1971, or by the Additional Protocol No. 3 of Montreal, 1975;

b) the provisions resulting from the system established by the Guatemala City Protocol, 1971, or by the Additional Protocol No. 3 of Montreal, 1975, concerning passengers and baggage, shall prevail over the provisions resulting from the system established by this Protocol.

Article XXV

This Protocol shall remain open for signature until 1 January 1976 at the Headquarters of the International Civil Aviation Organization and thereafter until it comes into force in accordance with Article XVIII at the Ministry for Foreign Affairs of the Polish People's Republic. The International Civil Aviation Organization shall promptly inform the Government of the Polish People's Republic of any signature and the date thereof during the time that the Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the International Civil Aviation Organization.

In witness whereof the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, have signed this Protocol.

Done at Montreal on the twenty-fifth day of September of the Year One Thousand Nine Hundred and Seventy-five in four authentic texts in the English, French, Russian and Spanish languages. In the case of any inconsistency, the text in the French language, in which language the Warsaw Convention of 12 October 1929 was drawn up, shall prevail.

SÖ 1988: 28

bestämmelserna i protokollet i Guatemala City 1971 och i tilläggsprotokoll nr 3 i Montreal 1975;

b) de bestämmelser i protokollet i Guatemala City 1971 och i tilläggsprotokoll nr 3 i Montreal 1975 som rör passagerare och resgods skall gälla före bestämmelserna i detta protokoll.

Artikel XXV

Detta protokoll skall stå öppet för undertecknande i Internationella civila luftfartsorganisationens högkvarter till den 1 januari 1976 och därefter, till dess det träder i kraft enligt artikel VIII, hos Folkrepubliken Polens utrikesdepartement. Internationella civila luftfartsorganisationen skall omedelbart underrätta Folkrepubliken Polens regering om dagen för varje undertecknande under den tid protokollet står öppet för undertecknande i Internationella civila luftfartsorganisationens högkvarter.

Till bekräftelse av detta har undertecknade befullmäktigade ombud med stöd av vederbörliga fullmakter undertecknat detta protokoll.

Som skedde i Montreal den tjugofemte dagen i september månad året nittonhundrasjuttiofem i fyra autentiska texter upprättade på engelska, franska, ryska¹ och spanska¹ språket. Vid skiljaktighet mellan texterna skall texten på franska, det språk på vilket Warszawakonventionen den 12 oktober 1929 är avfattad, äga vitsord.

¹ De ryska och spanska texterna har här utelämnats.