

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1956 No. 26

A. TITEL

Protocol tot wijziging van het te Warschau op 12 oktober 1929 ondertekende Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer; 's-Gravenhage, 28 september 1955

B. TEKST

Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929

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,

Sont convenus de ce qui suit:

CHAPITRE PREMIER

Amendements à la Convention

Article premier

A l'article premier de la Convention —

- a) l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante:
„2. Est qualifié *transport international*, au sens de la présente Convention, tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties Contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie Contractante si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat, même si cet Etat n'est pas une Haute Partie Contractante. Le transport sans

une telle escale entre deux points du territoire d'une seule Haute Partie Contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente Convention."

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

Article II

A l'article 2 de la Convention —

l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante:

„2. La présente Convention ne s'applique pas au transport du courrier et des colis postaux."

Article III

A l'article 3 de la Convention —

- a) l'alinéa 1er est supprimé et remplacé par la disposition suivante:
 „1. Dans le transport de passagers, un billet de passage doit être délivré, contenant:
- a) l'indication des points de départ et de destination;
 - b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales;
 - c) un avis indiquant que si les passagers entreprennent un voyage comportant une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, leur transport peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésion corporelle, ainsi qu'en cas de perte ou d'avarie des bagages."
- b) l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante:
 „2. Le billet de passage fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport. L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois, si, du consentement du transporteur, le passager s'embarque sans qu'un billet de passage ait été délivré, ou si le billet ne comporte pas l'avis

prescrit à l'alinéa 1 c) du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22."

Article IV

A l'article 4 de la Convention —

a) les alinéas 1, 2 et 3 sont supprimés et remplacés par la disposition suivante:

„1. Dans le transport de bagages enregistrés, un bulletin de bagages doit être délivré qui, s'il n'est pas combiné avec un billet de passage conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1er, ou n'est pas inclus dans un tel billet, doit contenir:

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

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

c) un avis indiquant que, si le transport comporte une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, il peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de perte ou d'avarie des bagages."

b) l'alinéa 4 est supprimé et remplacé par la disposition suivante:

„2. Le bulletin de bagages fait foi, jusqu'à preuve contraire, de l'enregistrement des bagages et des conditions du contrat de transport. L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois, si le transporteur accepte la garde des bagages sans qu'un bulletin ait été délivré ou si, dans le cas où le bulletin n'est pas combiné avec un billet de passage conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1 c), ou n'est pas inclus dans un tel billet, il ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1 c) du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22, alinéa 2."

Article V

A l'article 6 de la Convention —

l'alinéa 3 est supprimé et remplacé par la disposition suivante:

„3. La signature du transporteur doit être apposée avant l'embarquement de la marchandise à bord de l'aéronef."

Article VI

L'article 8 de la Convention est supprimé et remplacé par la disposition suivante:

„La lettre de transport aérien doit contenir:

- a) l'indication des points de départ et de destination;
- b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales;
- c) un avis indiquant aux expéditeurs que, si le transport comporte une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, il peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité des transporteurs en cas de perte ou d'avarie des marchandises."

Article VII

L'article 9 de la Convention est supprimé et remplacé par la disposition suivante:

„Si, du consentement du transporteur, des marchandises sont embarquées à bord de l'aéronef sans qu'une lettre de transport aérien ait été établie ou si celle-ci ne comporte pas l'avis prescrit à l'article 8, alinéa c), le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22, alinéa 2."

Article VIII

A l'article 10 de la Convention —

l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante:

„2. Il supportera 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 de ses indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes."

Article IX

A l'article 15 de la Convention —

l'alinéa suivant est inséré:

„3. Rien dans la présente Convention n'empêche l'établissement d'une lettre de transport aérien négociable."

Article X

L'alinéa 2 de l'article 20 de la Convention est supprimé.

Article XI

L'article 22 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

„Article 22

1. Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est limitée à la somme de deux cent cinquante mille francs. 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 et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de deux cent cinquante francs 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) En cas de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par le même bulletin de bagages ou la même lettre de transport aérien, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

3. En ce qui concerne les objets dont le passager conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à cinq mille francs 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 francs dans le présent article sont considérées comme se rapportant à une unité monétaire constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Ces sommes peuvent être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds. La conversion de ces sommes

en monnaies nationales autres que la monnaie-or s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur-or de ces monnaies à la date du jugement."

Article XII

A l'article 23 de la Convention, la disposition actuelle devient l'alinéa 1er, et l'alinéa 2 suivant est ajouté:

„2. L'alinéa 1er 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."

Article XIII

A l'article 25 de la Convention —

les alinéas 1 et 2 sont supprimés et remplacés par la disposition suivante:

„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 leur fonctions."

Article XIV

Après l'article 25 de la Convention, l'article suivant est inséré:

„Article 25 A

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

Article XV

A l'article 26 de la Convention —

l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante:

„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.”

Article XVI

L'article 34 de la Convention est supprimé et remplacé par la disposition suivante:

„Les dispositions des articles 3 à 9 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.”

Article XVII

Après l'article 40 de la Convention, l'article suivant est inséré:

„Article 40 A

1. A l'article 37, alinéa 2 et à l'article 40, alinéa 1er, l'expression *Haute Partie Contractante* signifie *Etat*. Dans tous les autres cas, l'expression *Haute Partie Contractante* signifie un Etat dont la ratification ou l'adhésion à la Convention a pris effet et dont la dénonciation n'a pas pris effet.
2. Aux fins de la Convention, le mot *territoire* signifie non seulement le territoire métropolitain d'un Etat, mais aussi tous les territoires qu'il représente dans les relations extérieures.”

CHAPITRE II

Champ d'application de la Convention amendée

Article XVIII

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

CHAPITRE III

Dispositions protocolaires

Article XIX

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

Article XX

Jusqu'à sa date d'entrée en vigueur conformément aux dispositions de l'article XXII, alinéa 1er, le présent Protocole restera ouvert à la signature à tout Etat qui aura ratifié la Convention ou y aura adhéré, ainsi qu'à tout Etat ayant participé à la Conférence à laquelle ce Protocole a été adopté.

Article XXI

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 emporte adhésion à la Convention amendée par ce Protocole.
3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement de la République Populaire de Pologne.

Article XXII

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 XXIII

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 Etat qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention amendée par le présent Protocole.
3. L'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du Gouvernement de la République Populaire de Pologne et produira ses effets le quatre-vingt-dixième jour après ce dépôt.

Article XXIV

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 dénonciation.
3. Entre les parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention par l'une d'elles en vertu de l'article 39 ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la Convention amendée par le présent Protocole.

Article XXV

1. Le présent Protocole s'appliquera à tous les territoires qu'un Etat partie à ce Protocole représente dans les relations extérieures, à l'exception des territoires à l'égard desquels une déclaration a été faite conformément à l'alinéa 2 du présent article.
2. Tout Etat pourra, au moment du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer que son acceptation du présent Protocole ne vise pas un ou plusieurs des territoires qu'il représente dans les relations extérieures.
3. Tout Etat pourra par la suite notifier au Gouvernement de la République Populaire de Pologne que le présent Protocole s'appliquera à un ou plusieurs des territoires ayant fait l'objet de la déclaration prévue à l'alinéa 2 du présent article. Cette notification produira ses effets le quatre-vingt-dixième jour après la date de sa réception par ce Gouvernement.
4. Tout Etat partie à ce Protocole pourra, conformément aux dispositions de l'article XXIV, alinéa 1er, dénoncer le présent Protocole séparément pour tous ou pour l'un quelconque des territoires qu'il représente dans les relations extérieures.

Article XXVI

Il ne sera admis aucune réserve au présent Protocole. Toutefois, un Etat pourra à tout moment déclarer par notification faite au Gouvernement de la République Populaire de Pologne que la Convention amendée par le présent Protocole ne s'appliquera pas au transport de personnes, de marchandises et de bagages 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.

Article XXVII

Le Gouvernement de la République Populaire de Pologne notifiera immédiatement aux Gouvernements de tous les Etats signataires de la

Convention ou du présent Protocole, de tous les Etats parties à la Convention ou au présent Protocole, et de tous les Etats membres de l'Organisation de l'Aviation civile internationale ou de l'Organisation des Nations Unies, ainsi qu'à l'Organisation de l'Aviation civile internationale:

- a) toute signature du présent Protocole et la date de cette signature;
- b) le dépôt de tout instrument de ratification du présent Protocole ou d'adhésion à ce dernier et la date de ce dépôt;
- c) la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur conformément à l'alinéa 1er de l'article XXII;
- d) la réception de toute notification de dénonciation et la date de réception;
- e) la réception de toute déclaration ou notification faite en vertu de l'article XXV et la date de réception; et
- f) la réception de toute notification faite en vertu de l'article XXVI et la date de réception.

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

FAIT à la Haye le vingt-huitième jour du mois de septembre de l'année mil neuf cent cinquante-cinq, en trois textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention avait été rédigée, fera foi.

Le présent Protocole sera déposé auprès du Gouvernement de la République Populaire de Pologne où, conformément aux dispositions de l'article XX, il restera ouvert à la signature, et ce Gouvernement transmettra des copies certifiées du présent Protocole aux Gouvernements de tous les Etats signataires de la Convention ou du présent Protocole, de tous les Etats parties à la Convention ou au présent Protocole, et de tous les Etats membres de l'Organisation de l'Aviation civile internationale ou de l'Organisation des Nations Unies, ainsi qu'à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

République fédérale d'Allemagne

(s.) Dr OTTO RIESE	28.9.55
(s.) GERD RINCK	28.9.55
(s.) Dr J. HÜBENER	28.9.55

Belgique

(s.) V. D. STRATEN

Brésil

- (s.) TRAJANO FURTADO REIS 28.9.55
 (s.) CLAUDIO GANNS 28-9-55

Egypte

- (s.) DIAEDDINE SALEH 28/9/955

Etats-Unis d'Amérique

France

- (s.) J. P. GARNIER
 (s.) ANDRÉ GARNAULT 28 Septembre 1955

Grèce

- (s.) N. ANISSAS 28 Septembre 1955
 (s.) CONSTANTINE CHR. HADJIDIMOULAS
 28, September 1955

République Populaire Hongroise

- (s.) V. ZALKA 28 september 1955

Irlande

- (s.) TIMOTHY J. O'DRISCOLL 28.IX.'55

Israël

Ad Referendum

- (s.) I. J. MINTZ 28.9.1955
 (s.) D. BAR NES 28.9.1955

Italie

- (s.) ANTONIO AMBROSINI

Laos

- (s.) P. SAVANN 28-9-55
 (s.) BOURZAY 28.9.55

Liechtenstein

(s.) FRÉDÉRIC SCHAEERER 28.9.55

Luxembourg

(s.) VICTOR BODSON 28.9.55

(s.) PIERRE HAMER 28.9.55

Mexique

(s.) ENRIQUE M. LOAEZA 28-9-55

(s.) A. FRANCOZ 28-9-55

Norvège

(s.) EDVIN ALTEN 28-9-55

Pays-Bas

(s.) GOEDHUIS 28-9-55

Philippines

(s.) SIMEON R. ROXAS 28/9/55

(s.) D. M. GOMEZ 28/9/55

République Populaire de Pologne

(s.) T. FINDZINSKI 28/9-55

(s.) K. PIERZYŃSKI 28/9-55

(s.) S. MINORSKI 28/9/55

Portugal

(s.) FERNANDO QUARTIN DE OLIVEIRA BASTOS
ad referendum 28/9/55

République Populaire Roumaine

(s.) M. COCIU 28.IX.1955

(s.) L. BADULESCU 28.IX.1955

Salvador

(s.) P. A. DELGADO B. 28 IX 1955

(s.) M. RAMIREZ 28.IX.1955

(s.) F. PÁRRAGA 28/IX/55

Suède

(s.) KARL SIDENBLADH 28-9-1955

Suisse

(s.) FRITZ STALDER 28.9.1955

République Tchécoslovaque

(s.) FR. NOVÁK 28.9.1955

(s.) V. BAUER 28.9.1955

Union des Républiques Soviétiques Socialistes

(s.) W. DANILYTSJEV 28.IX.1955

Venezuela

(s.) L. M. CHAFARDET-URBINA 28/9/55

(s.) RAMÓN CARMONA 28-9-55

(s.) V. J. DELASCIO 28-9-55

C. VERTALING**Protocol tot wijziging van het te Warschau op 12 oktober 1929
ondertekende Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen
inzake het internationale luchtvervoer**

De Regeringen welke dit Protocol hebben ondertekend,

Overwegende, dat het wenselijk is het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, ondertekend te Warschau op 12 oktober 1929, te wijzigen,

Zijn overeengekomen als volgt:

HOOFDSTUK I**Wijzigingen in het Verdrag**

Artikel I

In Artikel 1 van het Verdrag —

a) vervalt lid 2 en wordt vervangen door de volgende bepaling:

„2. Onder *internationaal vervoer* in de zin van dit Verdrag wordt verstaan alle vervoer, waarbij volgens de overeenkomst tussen

partijen de plaats van vertrek en de plaats van bestemming, zij er al dan niet onderbreking van het vervoer of overlading, zijn gelegen hetzij op het grondgebied van twee Hoge Verdragsluitende Partijen, hetzij op het grondgebied van een enkele Hoge Verdragsluitende Partij indien een tussenlanding wordt voorzien binnen het grondgebied van een andere Staat, zelfs indien deze Staat geen Hoge Verdragsluitende Partij is. Het vervoer, zonder een zodanige tussenlanding, tussen twee punten binnen het grondgebied van een enkele Hoge Verdragsluitende Partij, wordt niet beschouwd als internationaal in de zin van dit Verdrag."

b) vervalt lid 3 en wordt vervangen door de volgende bepaling:

„3. Het vervoer, te bewerkstelligen door verschillende opeenvolgende luchtvervoerders, wordt voor de toepassing van dit Verdrag geacht een enkel vervoer te vormen, wanneer het door de partijen als een enkele handeling is beschouwd, of het nu in de vorm van een enkele overeenkomst, dan wel in de vorm van een reeks van overeenkomsten is gesloten, en het verliest zijn internationaal karakter niet door de omstandigheid, dat een enkele overeenkomst of een reeks van overeenkomsten ten volle moet worden uitgevoerd binnen het grondgebied van dezelfde Staat."

Artikel II

In Artikel 2 van het Verdrag —

vervalt lid 2 en wordt vervangen door de volgende bepaling:

„2. Dit Verdrag is niet van toepassing op het vervoer van post en postpakketten."

Artikel III

In Artikel 3 van het Verdrag —

a) vervalt lid 1 en wordt vervangen door de volgende bepaling:

„1. Bij het vervoer van reizigers moet een reisbiljet worden uitgereikt bevattende:

a) de aanduiding van de plaatsen van vertrek en van bestemming;

b) indien de plaatsen van vertrek en van bestemming binnen het grondgebied van een enkele Hoge Verdragsluitende Partij zijn gelegen, terwijl een of meer tussenlandingen worden voorzien binnen het grondgebied van een andere Staat, de aanduiding van één van de plaatsen van tussenlanding;

c) een mededeling, welke aangeeft, dat, indien reizigers een reis ondernemen met een eindbestemming of een tussenlanding in een ander land dan het land van vertrek, hun vervoer onder de bepalingen kan vallen van het Verdrag van Warschau, hetwelk in het algemeen de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van dood of lichamelijk letsel, alsmede in geval van verlies of beschadiging van bagage, beperkt."

- b) vervalt lid 2 en wordt vervangen door de volgende bepaling:

„2. Het reisbiljet vormt, behoudens tegenbewijs, het bewijs van het sluiten van en de voorwaarden van de vervoersovereenkomst. Het ontbreken van het reisbiljet, een onnauwkeurigheid daarin of het verlies daarvan heeft invloed noch op het bestaan, noch op de geldigheid van de vervoersovereenkomst, welke desondanks zal zijn onderworpen aan de bepalingen van dit Verdrag. Indien evenwel de reiziger met toestemming van de vervoerder aan boord gaat, zonder dat een reisbiljet is uitgereikt, of indien het reisbiljet niet de in lid 1 c) van dit artikel vereiste mededeling bevat, heeft de vervoerder niet het recht zich te beroepen op de bepalingen van artikel 22.”

Artikel IV

In Artikel 4 van het Verdrag —

- a) vervallen de leden 1, 2 en 3 en worden vervangen door de volgende bepalingen:

„1. Bij het vervoer van aangegeven bagage moet een bagagebiljet worden uitgereikt, dat, tenzij het is gecombineerd met of opgenomen in een met de bepalingen van artikel 3, lid 1, overeenstemmend reisbiljet, dient te bevatten:

a) de aanduiding van de plaatsen van vertrek en van bestemming;
 b) indien de plaatsen van vertrek en van bestemming binnen het grondgebied van een enkele Hoge Verdragsluitende Partij zijn gelegen, terwijl een of meer tussenlandingen worden voorzien binnen het grondgebied van een andere Staat, een aanduiding van één van de plaatsen van tussenlanding.

c) een mededeling, welke aangeeft, dat, indien het vervoer een eindbestemming of een tussenlanding medebrengt in een ander land dan het land van vertrek, dit vervoer onder de bepalingen kan vallen van het Verdrag van Warschau, hetwelk in het algemeen de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van verlies of beschadiging van bagage beperkt.”

- b) vervalt lid 4 en wordt vervangen door de volgende bepaling:

„2. Het bagagebiljet vormt, behoudens tegenbewijs, het bewijs van het aangeven van de bagage en van de voorwaarden van de vervoersovereenkomst. Het ontbreken van het bagagebiljet, een onnauwkeurigheid daarin of het verlies daarvan heeft invloed noch op het bestaan, noch op de geldigheid van de vervoersovereenkomst, welke desondanks zal zijn onderworpen aan de bepalingen van dit Verdrag. Indien evenwel de vervoerder de bagage aanneemt zonder dat een bagagebiljet is uitgereikt, of indien het bagagebiljet, ingeval het niet is gecombineerd met of opgenomen in een met de bepalingen van artikel 3, lid 1 c), overeenstemmend reisbiljet, niet de in lid 1 c) van dit artikel ver-

eiste mededeling bevat, heeft de vervoerder niet het recht zich te beroepen op de bepalingen van artikel 22, lid 2."

Artikel V

In Artikel 6 van het Verdrag —

vervalt lid 3 en wordt vervangen door de volgende bepaling:

„3. De handtekening van de vervoerder moet worden geplaatst vóór het inladen van de goederen in het luchtvaartuig.”

Artikel VI

Artikel 8 van het Verdrag vervalt en wordt vervangen door de volgende bepaling:

„De luchtvrachtbrief dient te bevatten:

- a) de aanduiding van de plaatsen van vertrek en van bestemming;
- b) indien de plaatsen van vertrek en van bestemming binnen het grondgebied van een enkele Hoge Verdragsluitende Partij zijn gelegen, terwijl een of meer tussenlandingen worden voorzien binnen het grondgebied van een andere Staat, een aanduiding van één van de plaatsen van tussenlanding;
- c) een mededeling, welke aangeeft, dat, indien het vervoer een eindbestemming of een tussenlanding medebrengt in een ander land dan het land van vertrek, dit vervoer onder de bepalingen kan vallen van het Verdrag van Warschau, hetwelk in het algemeen de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van verlies of beschadiging van lading beperkt.”

Artikel VII

Artikel 9 van het Verdrag vervalt en wordt vervangen door de volgende bepaling:

„Indien goederen met toestemming van de vervoerder in het luchtvaartuig worden geladen zonder dat een luchtvrachtbrief is opgemaakt, of indien de luchtvrachtbrief niet de in artikel 8, lid c), vereiste mededeling bevat, heeft de vervoerder niet het recht zich te beroepen op de bepalingen van artikel 22, lid 2.”

Artikel VIII

In Artikel 10 van het Verdrag —

vervalt lid 2 en wordt vervangen door de volgende bepaling:

„2. Hij draagt de aansprakelijkheid voor alle schade, die door de vervoerder of door anderen, voor wie de vervoerder aansprakelijk is, als gevolg van onnauwkeurige, onjuiste of onvolledige mededelingen en verklaringen van de afzender wordt geleden.”

Artikel IX

Aan Artikel 15 van het Verdrag —
wordt het volgende lid toegevoegd:

„3. Niets in dit Verdrag belet de uitgifte van een verhandelbare
luchtvrachtbrief.”

Artikel X

Lid 2 van Artikel 20 van het Verdrag vervalt.

Artikel XI

Artikel 22 van het Verdrag vervalt en wordt vervangen door de
volgende bepalingen:

„Artikel 22

1. Bij het vervoer van personen is de aansprakelijkheid van de vervoerder jegens elke reiziger beperkt tot het bedrag van tweehonderdvijftigduizend francs. In het geval dat volgens de wet van de rechter, voor wie de vordering wordt aanhangig gemaakt, de schadeloosstelling kan worden bepaald in de vorm van een rente, mag de hoofdsom van de rente die grens niet te boven gaan. Evenwel kan de reiziger door een bijzondere overeenkomst met de vervoerder een hogere grens voor de aansprakelijkheid bepalen.

2. a) Bij het vervoer van aangegeven bagage en van goederen is de aansprakelijkheid van de vervoerder beperkt tot het bedrag van tweehonderdvijftig francs per kilogram, behoudens bijzondere verklaring omtrent belang bij de aflevering, gedaan door de afzender bij de afgifte van de colli aan de vervoerder en tegen betaling van een eventueel verhoogd tarief. In dat geval is de vervoerder verplicht te betalen tot het bedrag van de opgegeven som, tenzij hij bewijst, dat deze het werkelijk belang van de afzender bij de aflevering te boven gaat.

b) Bij verlies, beschadiging of vertraging van een gedeelte van de aangegeven bagage of van de goederen of van enig daarin opgenomen voorwerp wordt ter bepaling van de aansprakelijkheidsgrens van de vervoerder alleen in aanmerking genomen het totale gewicht van het betrokken collo of van de betrokken colli. Indien evenwel het verlies, de beschadiging of de vertraging van een gedeelte van de aangegeven bagage of van de goederen of van enig daarin opgenomen voorwerp de waarde van andere colli, gedekt door hetzelfde bagagebiljet of dezelfde luchtvrachtbrief, beïnvloedt, wordt het totale gewicht van deze colli in aanmerking genomen ter bepaling van de aansprakelijkheidsgrens.

3. Voor wat betreft de voorwerpen, welke de reiziger bij zich houdt, is de aansprakelijkheid van de vervoerder beperkt tot vijfduizend francs per reiziger.

4. De in dit artikel vastgestelde grenzen beletten de rechter niet om volgens zijn wet daarenboven nog het geheel of een gedeelte van de gerechtskosten en van de overige proceskosten, welke door de eiser zijn gemaakt, toe te wijzen. De voorgaande bepaling is niet van toepassing, indien het bedrag van de toegewezen schadevergoeding, hierbij niet inbegrepen gerechts- en andere proceskosten, niet het bedrag te boven gaat, hetwelk de vervoerder schriftelijk aan de eiser heeft aangeboden binnen een termijn van zes maanden gerekend vanaf de datum van het voorval, hetwelk de schade veroorzaakte, of vóór de aanvang van het proces, indien dit na die termijn aanhangig is gemaakt.

5. De in dit artikel in francs aangegeven bedragen worden geacht betrekking te hebben op een munteenheid gesteld op vijfenzestig en een half milligram goud van een gehalte van negenhonderd duizendste fijn. Deze bedragen kunnen in elke nationale munt in ronde cijfers worden omgezet. De omzetting van deze bedragen in niet op goud berustende nationale munt zal in geval van een proces geschieden overeenkomstig de goudwaarde van zodanige munt op de datum van het vonnis."

Artikel XII

In Artikel 23 van het Verdrag wordt de bestaande bepaling genummerd lid 1 en wordt het volgende lid 2 toegevoegd:

„2. Lid 1 van dit artikel is niet van toepassing op bepalingen betreffende verlies of schade tengevolge van de aard of eigen gebrek van de vervoerde goederen.”

Artikel XIII

In Artikel 25 van het Verdrag —
 vervallen de leden 1 en 2 en worden vervangen door de volgende bepalingen:

„De in artikel 22 vermelde aansprakelijkheidsgrenzen zijn niet van toepassing indien wordt bewezen, dat de schade het gevolg is van een daad of een nalatigheid van de vervoerder of van zijn ondergeschikten, welke plaats vond hetzij met de bedoeling schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat schade waarschijnlijk het gevolg zou zijn, voor zover in geval van een daad of een nalatigheid van ondergeschikten tevens wordt bewezen, dat dezen handelden in de uitoefening van hun dienstbetrekking.”

Artikel XIV

Na Artikel 25 van het Verdrag wordt het volgende artikel ingevoegd:

„Artikel 25 A

1. Indien een geding wordt aanhangig gemaakt tegen een ondergeschikte van de vervoerder op grond van schade, als bedoeld in dit Verdrag, zal deze ondergeschikte, indien hij bewijst, dat hij in de uitoefening van zijn dienstbetrekking heeft gehandeld, zich kunnen beroepen op de aansprakelijkheidsgrenzen, waarop de vervoerder zelf zich krachtens artikel 22 kan beroepen.
2. Het totale bedrag van de schadevergoeding, welke in dat geval van de vervoerder en van zijn ondergeschikten kan worden verkregen, mag de genoemde grenzen niet overschrijden.
3. De bepalingen van de leden 1 en 2 van dit artikel zijn niet van toepassing indien wordt bewezen, dat de schade het gevolg is van een daad of een nalatigheid van de ondergeschikte, welke plaats vond hetzij met de bedoeling schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat schade waarschijnlijk het gevolg zou zijn.”

Artikel XV

In Artikel 26 van het Verdrag —

vervalt lid 2 en wordt vervangen door de volgende bepaling:

„2. In geval van beschadiging moet de geadresseerde protest doen aan de vervoerder onmiddellijk na ontdekking van de beschadiging en uiterlijk binnen een termijn van zeven dagen voor de bagage en veertien dagen voor de goederen, te rekenen van de aanneming. In geval van vertraging moet het protest worden gedaan uiterlijk binnen eenentwintig dagen te rekenen van de dag, waarop de bagage of de goederen te zijner beschikking zijn gesteld.”

Artikel XVI

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

„De bepalingen van de artikelen 3 tot en met 9 betreffende de vervoersbewijzen zijn niet van toepassing op het vervoer, dat in bijzondere omstandigheden buiten elke normale uitoefening van het luchtvaartbedrijf plaats heeft.”

Artikel XVII

Na Artikel 40 van het Verdrag wordt het volgende artikel ingevoegd:

„Artikel 40 A

1. In artikel 37, lid 2, en in artikel 40, lid 1, heeft de uitdrukking *Hoge Verdragsluitende Partij* de betekenis van Staat. In alle andere gevallen heeft de uitdrukking *Hoge Verdragsluitende Partij* de betekenis van een Staat, welks bekrachtiging of toe-

treding tot het Verdrag van kracht is geworden en welks opzegging daarvan nog niet van kracht is geworden.

2. Voor de toepassing van het Verdrag heeft het woord *grondgebied* niet alleen de betekenis van het grondgebied van het moederland van een Staat, maar ook van alle andere gebieden voor welke buitenlandse betrekkingen die Staat verantwoordelijk is."

HOOFDSTUK II

Toepasselijkheid van het gewijzigde Verdrag

Artikel XVIII

Het door dit Protocol gewijzigde Verdrag is van toepassing op internationaal vervoer zoals dit is omschreven in artikel 1 van het Verdrag, wanneer de plaatsen van vertrek en van bestemming zijn gelegen hetzij binnen het grondgebied van twee Staten, die partij zijn bij dit Protocol, hetzij binnen het grondgebied van een enkele Staat, die partij is bij dit Protocol, indien een tussenlanding wordt voorzien binnen het grondgebied van een andere Staat.

HOOFDSTUK III

Slotbepalingen

Artikel XIX

Tussen de partijen bij dit Protocol zullen het Verdrag en het Protocol tezamen worden beschouwd en uitgelegd als één geheel en worden aangeduid als het *Verdrag van Warschau zoals gewijzigd te 's-Gravenhage in 1955*.

Artikel XX

Tot de datum waarop dit Protocol overeenkomstig de bepalingen van artikel XXII, lid 1, van kracht wordt, zal het opengesteld blijven voor ondertekening door elke Staat, welke tot die datum het Verdrag heeft bekrachtigd of ertoe is toegetreden of welke heeft deelgenomen aan de Conferentie op welke dit Protocol werd aangenomen.

Artikel XXI

1. Dit Protocol zal onderworpen zijn aan bekrachtiging door de Staten, welke het hebben ondertekend.
2. Bekrachtiging van dit Protocol door een Staat, welke geen partij is bij het Verdrag, brengt mede toetreding tot het Verdrag zoals het door dit Protocol is gewijzigd.
3. De akten van bekrachtiging zullen worden nedergelegd bij de Regering van de Volksrepubliek Polen.

Artikel XXII

1. Zodra dertig Staten, welke het Protocol hebben ondertekend, hun akten van bekrachtiging daarvan hebben nedergelegd, zal het tussen deze in werking treden op de negentigste dag na de nederlegging van de dertigste akte van bekrachtiging. Voor iedere Staat, welke het daarna bekrachtigt, zal het in werking treden op de negentigste dag na de nederlegging van zijn akte van bekrachtiging.
2. Zodra dit Protocol van kracht wordt, zal het door de Regering van de Volksrepubliek Polen bij de Verenigde Naties worden geregistreerd.

Artikel XXIII

1. Tot dit Protocol zal, nadat het van kracht is geworden, elke Staat, die het niet heeft ondertekend, kunnen toetreden.
2. Toetreding tot dit Protocol door een Staat, welke géén partij is bij het Verdrag, brengt mede toetreding tot het Verdrag zoals het door dit Protocol is gewijzigd.
3. De toetreding heeft plaats door de nederlegging van een akte van toetreding bij de Regering van de Volksrepubliek Polen en treedt op de negentigste dag na de nederlegging in werking.

Artikel XXIV

1. Elke partij bij dit Protocol kan het Protocol opzeggen door een kennisgeving aan de Regering van de Volksrepubliek Polen.
2. De opzegging wordt van kracht zes maanden na de datum van ontvangst van de kennisgeving van opzegging door de Regering van de Volksrepubliek Polen.
3. Tussen de partijen bij dit Protocol wordt opzegging van het Verdrag door één van hen overeenkomstig artikel 39 van het Verdrag niet beschouwd als opzegging van het Verdrag zoals het door dit Protocol is gewijzigd.

Artikel XXV

1. Dit Protocol is van toepassing op alle grondgebieden voor welke buitenlandse betrekkingen een Staat, welke partij is bij dit Protocol, verantwoordelijk is, met uitzondering van grondgebieden met betrekking tot welke een verklaring is afgelegd overeenkomstig lid 2 van dit artikel.
2. Elke Staat kan ten tijde van de nederlegging van zijn akte van bekrachtiging of toetreding verklaren, dat zijn aanvaarding van dit Protocol niet van toepassing is op een of meer van de grondgebieden, voor welke buitenlandse betrekkingen deze Staat verantwoordelijk is.
3. Elke Staat zal vervolgens door een mededeling aan de Regering van de Volksrepubliek Polen de toepasselijkheid van dit Protocol kunnen uitbreiden tot een of meer van de grondgebieden met betrek-

king tot welke hij overeenkomstig lid 2 van dit artikel een verklaring heeft afgelegd. De mededeling zal van kracht worden op de negentigste dag na ontvangst ervan door genoemde Regering.

4. Elke Staat, welke partij is bij dit Protocol, kan het overeenkomstig de bepalingen van artikel XXIV, lid 1, afzonderlijk opzeggen voor een of meer van de grondgebieden voor welker buitenlandse betrekkingen deze Staat verantwoordelijk is.

Artikel XXVI

Geen voorbehoud kan worden gemaakt ten aanzien van dit Protocol. Echter kan een Staat te allen tijde in een mededeling gericht tot de Regering van de Volksrepubliek Polen verklaren, dat het Verdrag, zoals het door dit Protocol is gewijzigd, niet van toepassing zal zijn op vervoer van personen, goederen en bagage ten behoeve van zijn militaire autoriteiten aan boord van luchtvaartuigen, welke zijn ingeschreven in die Staat en welke geheel door of ten behoeve van deze autoriteiten zijn gereserveerd.

Artikel XXVII

De Regering van de Volksrepubliek Polen zal aan de Regeringen van alle Staten, welke het Verdrag of dit Protocol hebben ondertekend, aan alle Staten welke bij het Verdrag of dit Protocol partij zijn, en aan alle Staten welke lid zijn van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie of van de Organisatie der Verenigde Naties, alsmede aan de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie, onmiddellijk mededelen:

- a) elke ondertekening van dit Protocol en de datum van die ondertekening;
- b) de nederlegging van elke akte van bekrachtiging van of toetreding tot dit Protocol en de datum van die nederlegging;
- c) de datum, waarop dit Protocol overeenkomstig artikel XXII, lid 1, van kracht wordt;
- d) de ontvangst van elke mededeling van opzegging en de datum van die ontvangst;
- e) de ontvangst van elke krachtens artikel XXV gedane verklaring of mededeling en de datum van die ontvangst; en
- f) de ontvangst van elke krachtens artikel XXVI gedane mededeling en de datum van die ontvangst.

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

GEDAAN te 's-Gravenhage op de achtentwintigste dag van de maand september van het jaar negentienhonderd vijfenvijftig, in drie authentieke teksten in de Engelse, de Franse en de Spaanse taal.

In geval van tegenstrijdigheid zal de tekst in de Franse taal, in welke taal het Verdrag was opgesteld, de doorslag geven.

Dit Protocol zal worden nedergelegd bij de Regering van de Volksrepubliek Polen, waar het, overeenkomstig artikel XX, open blijft voor ondertekening, en deze Regering zal gewaarmerkte afschriften daarvan zenden aan de Regeringen van alle Staten welke het Verdrag of dit Protocol hebben ondertekend, aan alle Staten welke bij het Verdrag of dit Protocol partij zijn, en aan alle Staten, welke lid zijn van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie of van de Organisatie der Verenigde Naties, alsmede aan de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie.

(Zie voor de ondertekeningen na de Franse tekst, blz. 10 e.v.)

D. GOEDKEURING

Het Protocol behoeft de goedkeuring van de Staten-Generaal ingevolge artikel 60, lid 2, der Grondwet, alvorens te kunnen worden bekrachtigd.

E. BEKRACHTIGING

Bekrachtiging van het Protocol is voorzien in artikel XXI.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Protocol zullen ingevolge artikel XXII in werking treden op de negentigste dag na de nederlegging van de dertigste akte van bekrachtiging. Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal het Protocol gelden voor het gehele Koninkrijk.

J. GEGEVENS

Tekst en vertaling van het op 12 oktober 1929 te Warschau gesloten Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, tot wijziging waarvan het Protocol strekt, zijn opgenomen in *Stb.* 1933, 365.

De Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie, welke organisatie in artikel XXVII en elders in het Protocol wordt genoemd, is opgericht krachtens het op 7 december 1944 te Chicago gesloten Verdrag inzake de internationale burgerlijke luchtvaart, waarvan tekst en vertaling zijn opgenomen in *Stb.* H 165. Zie ook *Trb.* 1954, 18.

De Slotakte van de in artikel XX van het Protocol genoemde Conferentie, waarop het Protocol werd opgesteld, luidt als volgt:

Acte final de la Conférence internationale de droit privé aérien tenue, sous les auspices de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, à la Haye, en septembre 1955

Les Délégués à la Conférence internationale de droit privé aérien tenue sous les auspices de l'Organisation de l'Aviation civile internationale se sont réunis à la Haye, sur l'invitation du Gouvernement des Pays-Bas, du 6 au 28 septembre 1955, afin d'examiner un projet de protocole, préparé par le Comité juridique de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929.

Les Délégations à la Conférence étaient composées comme suit:

(Volgt een opsomming van de afgevaardigden van de volgende Staten: de Bondsrepubliek Duitsland, Argentinië, Australië, België, Brazilië, de Volksrepubliek Bulgarije, Canada, Columbia, Costa Rica, Denemarken, Egypte, Spanje, de Verenigde Staten van Amerika, Finland, Frankrijk, Griekenland, de Volksrepubliek Hongarije, India, Ierland, Israël, Italië, Japan, Laos, Libanon, Liberia, Liechtenstein, Luxemburg, Mexico, Noorwegen, Nieuw-Zeeland, Panama, Nederland, de Philippijnen, de Volksrepubliek Polen, Portugal, de Volksrepubliek Roemenië, het Verenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland, Salvador, Zweden, Zwitserland, de Tsjecho-slowaakse Republiek, de Unie van Sowjet-Socialistische Republieken, Venezuela en Zuidslavië.)

Les organisations internationales suivantes étaient également représentées à la Conférence:

(Volgt een opsomming van de waarnemers van de volgende organisaties: International Air Transport Association, Chambre de Commerce internationale, Fédération aéronautique internationale, International Federation of Airline Pilots' Associations, Institut international pour l'Unification du Droit privé, International Aviation Brokers' Association, International Law Association, Union internationale des Assureurs aériens.)

Les Délégués ont élu Président M. le professeur D. Goedhuis, Chef de la Délégation des Pays-Bas, et Vice-Présidents MM. A. Ambrosini (Italie), K. M. Beaumont (Royaume-Uni), T. Findziński (R. P. de Pologne) et C. Gómez Jara (Espagne).

Le Secrétariat était assuré par: M. P. K. Roy, Directeur du Bureau juridique de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, Secrétaire général de la Conférence; MM. G. F. Fitzgerald, G.

Bonilla et R. H. Mankiewicz, membres du Bureau juridique de l'Organisation, Secrétaires de la Conférence. M. H. W. Mandefield, Chef de la Sous-direction Langues et Services généraux de l'Organisation, dirigeait les services linguistiques et les services de conférence. M. J. P. Honig et Mlle A. S. E. Kooiman, du Rijksluchtvaartdienst du Ministère des Transports et du Waterstaat des Pays-Bas, assuraient les services de liaison de la Conférence. M. B. W. Noordam, du même Ministère, était chargé du service de presse et d'information.

La Conférence a décidé d'instituer un Comité de vérification des pouvoirs, un Comité du règlement, un Comité de rédaction et un Comité des dispositions protocolaires, dont les membres, désignés par le Président de la Conférence, étaient:

(Volgt een opsomming van de leden der vier Commissies.)

I

A la suite de leurs délibérations les Délégués sus-indiqués ont rédigé le texte d'un Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929. Ce Protocole a été ouvert à la signature ce jour à la Haye et restera ouvert à la signature jusqu'à son entrée en vigueur.

II

La Conférence a en outre émis les résolutions et recommandations suivantes:

A

La Conférence,

Considérant que rien dans la Convention de Varsovie actuellement en vigueur n'empêche l'établissement d'une lettre de transport aérien négociable,

Déclare que l'Article IX du Protocole portant modification de la Convention de Varsovie n'y a été inséré que dans un but de clarification.

B

La Conférence,

Reconnaissant que les législations nationales de quelques Etats établissent des systèmes de garanties du paiement des indemnités dans les cas de responsabilité du transporteur aérien, et

Considérant que, dans des réunions du Comité juridique de l'Organisation de l'Aviation civile internationale qui ont étudié la révision de la Convention de Varsovie, des propositions ont été présentées tendant à établir une garantie du paiement des indemnités, avec l'appui des Délégués de plusieurs Etats qui ont démontré de cette façon leur désir de rendre uniforme le droit aérien en cette matière,

Recommande au Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale de charger le Secrétariat et le Comité juridique

- a) d'étudier un système de garanties du paiement des indemnités dans le cas de responsabilité du transporteur aérien, par application de la Convention de Varsovie; et, s'il est jugé convenable,
- b) de demander aux Etats des informations sur les dispositions des législations nationales qui ont adopté un tel système, aussi bien que leur avis sur la possibilité de son extension au transport aérien international, soit par l'assurance obligatoire, soit par une garantie fournie par une banque, soit par un dépôt en espèces.

C

La Conférence,

Considérant que ni la Convention de Varsovie ni le Protocole portant modification de cette Convention signé à la Haye le 28 septembre 1955 ne règlent la question de l'exécution des jugements rendus en vertu de ces deux textes,

Invite l'Organisation de l'Aviation civile internationale à examiner s'il convient d'insérer dans la Convention de Varsovie des règles relatives à la procédure dans les causes régies par la Convention, et notamment à l'exécution des jugements.

D

La Conférence,

Ayant examiné le rapport du sous-comité du Comité juridique de l'Organisation de l'Aviation civile internationale sur la question de l'affrètement et de la location des aéronefs,

Et estimant que la question est trop complexe pour faire l'objet de dispositions qui seraient insérées dans le Protocole portant modification de la Convention de Varsovie,

Estimant toutefois que la question est d'une importance pratique considérable en raison de l'extension des accords d'affrètement et de location, et que l'étude doit en être poursuivie,

Recommande à l'Organisation de l'Aviation civile internationale de poursuivre l'étude de la question.

E

La Conférence,

Considérant que l'interprétation uniforme de la Convention de Varsovie et du Protocole portant modification de cette convention, ainsi que des autres conventions existantes en matière de droit privé aérien, est d'une importance primordiale pour l'unification du droit privé aérien visée par ces conventions,

Considérant d'autre part que le caractère international des situations auxquelles s'appliquent ces conventions, notamment en ce qui concerne la répartition des sommes que certaines d'entre elles fixent comme limites de responsabilité, soulève des problèmes sérieux qui ne peuvent être aisément résolus en l'absence d'une juridiction internationale,

Considérant enfin que les problèmes en question sont si complexes que leur étude approfondie nécessitera des délais considérables,

Recommande que les institutions et organismes internationaux qui sont responsables de l'élaboration du droit privé aérien international ou qui s'y intéressent entreprennent dès que possible l'étude des problèmes dont la solution favorisera l'interprétation uniforme des conventions de droit privé aérien international et le règlement international des différends que soulève l'application de ces conventions.

EN FOI DE QUOI, les Délégués ont signé le présent acte final.

FAIT à la Haye, le vingt-huitième jour de septembre mil neuf cent cinquante-cinq, en trois textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole, et en deux exemplaires qui resteront déposés aux archives de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et dont une copie certifiée conforme sera remise au Gouvernement de la République Populaire de Pologne et aux autres Gouvernements représentés à la Conférence.

(De Slotakte is ondertekend voor de ter Conferentie vertegenwoordigde Staten, met uitzondering van de Volksrepubliek Bulgarije, Denemarken, Finland, Italië en Panama.)

Uitgegeven de negentiende maart 1956.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
J. W. BEYEN.