

75 (1971) Nr. 1

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1982 Nr. 78

A. TITEL

*Protocol tot wijziging van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, ondertekend te Warschau op 12 oktober 1929, zoals gewijzigd bij het Protocol van 's-Gravenhage van 28 september 1955;
Guatemala, 8 maart 1971*

B. TEKST¹⁾

Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955

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'article 3 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

«Article 3

1. Dans le transport de passagers, un titre de transport individuel ou collectif 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 si une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales.

2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications qui figurent à l'alinéa 1, a) et b), peut se substituer à la délivrance du titre de transport mentionné audit alinéa.

3. L'inobservation des dispositions de l'alinéa précédent²⁾ n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas

¹⁾ De Spaanse tekst van het Protocol is niet afgedrukt.

²⁾ Hier zou dienen te staan: «L'inobservation des dispositions des alinéas précédents».

§

**Protocol 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**

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

Article 3 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:-

“Article 3

1. In respect of the carriage of passengers an individual or collective document of carriage shall be delivered containing:

- 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.

2. Any other means which would preserve a record of the information indicated in a) and b) of the foregoing paragraph may be substituted for the delivery of the document referred to in that paragraph.

3. Non-compliance with the provisions of the foregoing paragraphs shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage,

moins soumis aux règles de la présente Convention, y compris celles qui portent sur la limitation de responsabilité.»

Article III

L'article 4 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

«Article 4

1. Dans le transport de bagages enregistrés, un bulletin de bagages doit être délivré qui, s'il n'est pas combiné avec un titre de transport conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1er, ou n'est pas inclus dans un tel titre de transport, 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 si une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales.

2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications qui figurent à l'alinéa 1, a) et b), peut se substituer à la délivrance du bulletin de bagages mentionné audit alinéa.

3. L'inobservation des dispositions de l'alinéa précédent¹⁾ 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 IV

L'article 17 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

«Article 17

1. Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de toute lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que le fait qui a causé la mort ou la lésion corporelle s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si la mort ou la lésion corporelle résulte uniquement de l'état de santé du passager.

2. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages, par cela seul que le fait qui a causé la destruction, la perte ou l'avarie s'est produit à bord de l'aéronef,

¹⁾ Hier zou dienen te staan: «L'inobservation des dispositions des alinéas précédents».

which shall, none the less, be subject to the rules of this Convention including those relating to limitation of liability.”

Article III

Article 4 of the Convention shall be deleted and replaced by following:—

“Article 4

1. In respect of the carriage of checked baggage, a baggage check shall be delivered, which, unless combined with or incorporated in a document of carriage which complies with the provisions of Article 3, paragraph 1, 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.

2. Any other means which would preserve a record of the information indicated in a) and b) of the foregoing paragraph may be substituted for the delivery of the baggage check referred to in that paragraph.

3. Non-compliance with the provisions of the foregoing paragraphs 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 IV

Article 17 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:—

“Article 17

1. The carrier is liable for damage sustained in case of death or personal injury of a passenger upon condition only that the event which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking. However, the carrier is not liable if the death or injury resulted solely from the state of health of the passenger.

2. The carrier is liable for damage sustained in case of destruction or loss of, or of damage to, baggage upon condition only that the event which caused the destruction, loss or damage took place on board the

au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde des bagages. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si le dommage résulte uniquement de la nature ou du vice propre des bagages.

3. Sous réserve de dispositions contraires, dans cette Convention le terme «bagages» désigne les bagages enregistrés aussi bien que les objets qu'emporte le passager.»

Article V

A l'article 18 de la Convention – les alinéas 1 et 2 sont supprimés et remplacés par les dispositions suivantes:

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

2. Le transport aérien, au sens de l'alinéa précédent, comprend la période pendant laquelle les 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.»

Article VI

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

«Article 20

1. Dans les transports de passagers et de bagages, le transporteur n'est pas responsable du dommage résultant d'un retard 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.

2. Dans le transport de marchandises, le transporteur n'est pas responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte, avarie ou retard 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 VII

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

aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking or during any period within which the baggage was in charge of the carrier. However, the carrier is not liable if the damage resulted solely from the inherent defect, quality or vice of the baggage.

3. Unless otherwise specified, in this Convention the term "baggage" means both checked baggage and objects carried by the passenger."

Article V

In Article 18 of the Convention—

paragraphs 1 and 2 shall be deleted and replaced by the following:—

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

2. The carriage by air within the meaning of the preceding paragraph comprises the period during which the cargo is in 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."

Article VI

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

"Article 20

1. In the carriage of passengers and baggage the carrier shall not be liable for damage occasioned by delay 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.

2. In the carriage of cargo the carrier shall not be liable for damage resulting from destruction, loss, damage or delay 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 VII

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

«Article 21

Dans le cas où il fait la preuve que la faute de la personne qui demande réparation a causé le dommage ou y a contribué, le transporteur est exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité à l'égard de cette personne, dans la mesure où cette faute a causé le dommage ou y a contribué. Lorsqu'une demande en réparation est introduite par une personne autre que le passager, en raison de la mort ou d'une lésion corporelle subie par ce dernier, le transporteur est également exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité dans la mesure où il prouve que la faute de ce passager a causé le dommage ou y a contribué.»

Article VIII

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

«Article 22

1. a) Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme d'un million cinq cent mille francs pour l'ensemble des demandes présentées, à quelque titre que ce soit, en réparation du dommage subi en conséquence de la mort ou de lésions corporelles d'un passager. 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 un million cinq cent mille francs.

b) En cas de retard dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de soixante-deux mille cinq cents francs par passager.

c) Dans le transport des bagages, la responsabilité du transporteur en cas de destruction, perte, avarie ou retard est limitée à la somme de quinze mille francs par passager.

2. a) Dans le transport 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 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,

“Article 21

If the carrier proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of the person claiming compensation, the carrier shall be wholly or partly exonerated from his liability to such person to the extent that such negligence or wrongful act or omission caused or contributed to the damage. When by reason of the death or injury of a passenger compensation is claimed by a person other than the passenger, the carrier shall likewise be wholly or partly exonerated from his liability to the extent that he proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of that passenger.”

Article VIII

Article 22 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:—

“Article 22

1. a) In the carriage of persons the liability of the carrier is limited to the sum of one million five hundred thousand francs for the aggregate of the claims, however founded, in respect of damage suffered as a result of the death or personal injury of each passenger. Where, in accordance with the law of the court seised of the case, damages may be awarded in the form of periodic payments, the equivalent capital value of the said payments shall not exceed one million five hundred thousand francs.

b) In the case of delay in the carriage of persons the liability of the carrier for each passenger is limited to sixty-two thousand five hundred francs.

c) In the carriage of baggage the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to fifteen thousand francs for each passenger.

2. a) In the carriage of cargo, the liability of the carrier is limited to a sum of two hundred and fifty francs 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 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 that sum is greater than the consignor's actual interest in delivery at destination.

b) In the case of loss, damage or delay of part of the cargo, or of any object contained therein, the weight to be taken into consideration in determining the amount to which the carrier's liability is limited shall be only the total weight of the package or packages concerned.

l'avarie ou le retard d'une partie des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par la même lettre de transport aérien, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

3. a) Les tribunaux des Hautes Parties Contractantes qui n'ont pas la faculté, en vertu de leur propre loi, d'allouer des frais de procès y compris des honoraires d'avocat auront, dans les instances auxquelles la présente Convention s'applique, le pouvoir d'allouer au demandeur, suivant leur appréciation, tout ou partie des frais de procès, y compris les honoraires d'avocat qu'ils jugent raisonnables.

b) Les frais de procès y compris des honoraires d'avocat ne sont accordés, en vertu de l'alinéa a), que si le demandeur a notifié par écrit au transporteur le montant de la somme réclamée, y compris les détails de calcul de cette somme, et si le transporteur n'a pas, dans un délai de six mois à compter de la réception de cette demande, fait par écrit une offre de règlement d'un montant au moins égal à celui des dommages-intérêts alloués par le tribunal à concurrence de la limite applicable. Ce délai est prorogé jusqu'au jour de l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à l'expiration de ce délai.

c) Les frais de procès y compris des honoraires d'avocat ne sont pas pris en considération pour l'application des limites prévues au présent article.

4. Les sommes indiquées en francs dans le présent article et dans l'article 42 sont considérées comme se rapportant à une unité monétaire constituée par soixant-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 IX

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

«Article 24

1. Dans le transport des marchandises, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

2. Dans le transport des passagers et des bagages, toute action en responsabilité introduite, à quelque titre que ce soit, que ce soit en vertu

Nevertheless, when the loss, damage or delay of a part of the cargo, or of an object contained therein, affects the value of other packages covered by the same air waybill, the total weight of such package or packages shall also be taken into consideration in determining the limit of liability.

3. a) The courts of the High Contracting Parties which are not authorized under their law to award the costs of the action, including lawyers' fees, shall, in actions to which this Convention applies, have the power to award, in their discretion, to the claimant the whole or part of the costs of the action, including lawyers' fees which the court considers reasonable.

b) The costs of the action including lawyers' fees shall be awarded in accordance with subparagraph a) only if the claimant gives a written notice to the carrier of the amount claimed including the particulars of the calculation of that amount and the carrier does not make, within a period of six months after his receipt of such notice, a written offer of settlement in an amount at least equal to the compensation awarded within the applicable limit. This period will be extended until the time of commencement of the action if that is later.

c) The costs of the action including lawyers' fees shall not be taken into account in applying the limits under this Article.

4. The sums mentioned in francs in this Article and Article 42 shall be deemed to refer to a currency unit consisting of sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. These sums may be converted into national currencies in round figures. Conversion of the sums into national currencies other than gold shall, in case of judicial proceedings, be made according to the gold value of such currencies at the date of the judgment."

Article IX

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

"Article 24

1. In the carriage of cargo, any action for damages, however founded, can only be brought subject to the conditions and limits set out in this Convention.

2. In the carriage of passengers and baggage any action for damages, however founded, whether under this Convention or in contract or in

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 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 X

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

«Article 25

La limite de responsabilité prévue à l'article 22, alinéa 2, ne s'applique 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 XI

A l'article 25 A de la Convention – les alinéas 1 et 3 sont supprimés et remplacés par les dispositions suivantes:

«1. Si une action est intentée contre un préposé du transporteur à la suite d'un dommage visé par la 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 la présente Convention.

3. Les dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas au transport de marchandises 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 XII

A l'article 28 de la Convention – l'alinéa 2 actuel devient l'alinéa 3 et l'alinéa 2 suivant est ajouté:

«2. En ce qui concerne le dommage résultant de la mort, d'une lésion

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 X

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

“Article 25

The limit of liability specified in paragraph 2 of 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 XI

In Article 25 A of the Convention—

paragraphs 1 and 3 shall be deleted and replaced by the following:

“1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which the Convention relates, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the limits of liability which that carrier himself is entitled to invoke under this Convention.

3. The provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply to the carriage of cargo 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.”

Article XII

In Article 28 of the Convention—

the present paragraph 2 shall be renumbered as paragraph 3 and a new paragraph 2 shall be inserted as follows:

“2. In respect of damage resulting from the death, injury or delay of

corporelle ou du retard subi par un passager ainsi que de la destruction, perte, avarie ou retard des bagages, l'action en responsabilité peut être intentée devant l'un des tribunaux mentionnés à l'alinéa 1er du présent article ou, sur le territoire d'une Haute Partie Contractante, devant le tribunal dans le ressort duquel le transporteur possède un établissement, si le passager a son domicile ou sa résidence permanente sur le territoire de la même Haute Partie Contractante.»

Article XIII

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

«Article 30 A

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

Article XIV

Après l'article 35 de la Convention, l'article suivant est inséré:

«Article 35 A

1. Rien dans la présente Convention ne prohibe l'institution par un Etat et l'application sur son territoire d'un système d'indemnisation complémentaire à celui prévu par la présente Convention en faveur des demandeurs dans le cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager. Un tel système doit satisfaire aux conditions suivantes:

a) en aucun cas il ne doit imposer au transporteur et à ses préposés une responsabilité quelconque s'ajoutant à celle stipulée par la Convention;

b) il ne doit imposer au transporteur aucune charge financière ou administrative autre que la perception dans ledit Etat des contributions des passagers, s'il en est requis;

c) il ne doit donner lieu à aucune discrimination entre les transporteurs en ce qui concerne les passagers intéressés et les avantages que ces derniers peuvent retirer du système doivent leur être accordés quel que soit le transporteur dont ils ont utilisé les services;

d) lorsqu'un passager a contribué au système, toute personne ayant subi des dommages à la suite de la mort ou de lésions corporelles de ce passager pourra prétendre à bénéficier des avantages du système.»

a passenger or the destruction, loss, damage or delay of baggage, the action may be brought before one of the Courts mentioned in paragraph 1 of this Article, or in the territory of one of the High Contracting Parties, before the Court within the jurisdiction of which the carrier has an establishment if the passenger has his domicile or permanent residence in the territory of the same High Contracting Party.”

Article XIII

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 XIV

After Article 35 of the Convention, the following Article shall be inserted:-

“Article 35 A

No provision contained in this Convention shall prevent a State from establishing and operating within its territory a system to supplement the compensation payable to claimants under the Convention in respect of death, or personal injury, of passengers. Such a system shall fulfil the following conditions:

a) it shall not in any circumstances impose upon the carrier, his servants or agents, any liability in addition to that provided under this Convention;

b) it shall not impose upon the carrier any financial or administrative burden other than collecting in that State contributions from passengers if required so to do;

c) it shall not give rise to any discrimination between carriers with regard to the passengers concerned and the benefits available to the said passengers under the system shall be extended to them regardless of the carrier whose services they have used;

d) if a passenger has contributed to the system, any person suffering damage as a consequence of death or personal injury of such passenger shall be entitled to the benefits of the system.”

Article XV

Après l'article 41 de la Convention, l'article suivant est inséré:

«Article 42

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 41, des conférences des Parties au Protocole de Guatemala du 8 mars 1971 seront convoquées durant les cinquième et dixième années suivant la date d'entrée en vigueur dudit Protocole afin de réviser la limite stipulée à l'article 22, alinéa 1 a) de la Convention amendée par ledit Protocole.

2. Lors de chacune des conférences mentionnés à l'alinéa 1er du présent article, la limite de responsabilité fixée à l'article 22, alinéa 1 a) en vigueur à la date de réunion de ces conférences ne sera pas augmentée d'un montant supérieur à cent quatre-vingt sept mille cinq cents francs.

3. Sous réserve de l'alinéa 2 du présent article, la limite de responsabilité fixée à l'article 22, alinéa 1 a) en vigueur à la date de réunion de ces conférences sera augmentée de cent quatre-vingt sept mille cinq cents francs au 31 décembre de la cinquième et de la dixième année suivant la date d'entrée en vigueur du Protocole visé à l'alinéa 1er du présent article, à moins que lesdites conférences n'en aient décidé autrement avant lesdites dates par une majorité des deux tiers des représentants des Parties présentes et votantes.

4. La limite applicable sera celle qui, conformément aux dispositions des alinéas précédents était en vigueur à la date à laquelle est survenu le fait qui a causé la mort ou la lésion corporelle du passager.»

CHAPITRE II

Champ d'application de la Convention amendée

Article XVI

La Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le présent Protocole s'applique au transport international défini à l'article premier de la Convention lorsque les points de départ et de destination sont situés soit sur le territoire de deux Etats parties au présent Protocole, soit sur le territoire d'un seul Etat partie au présent Protocole si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat.

Article XV

After Article 41 of the Convention, the following Article shall be inserted:-

“Article 42

1. Without prejudice to the provisions of Article 41, Conferences of the Parties to the Protocol done at Guatemala City on the eighth March 1971 shall be convened during the fifth and tenth years respectively after the date of entry into force of the said Protocol for the purpose of reviewing the limit established in Article 22, paragraph 1 a) of the Convention as amended by that Protocol.

2. At each of the Conferences mentioned in paragraph 1 of this Article the limit of liability in Article 22, paragraph 1 a) in force at the respective dates of these Conferences shall not be increased by an amount exceeding one hundred and eighty-seven thousand five hundred francs.

3. Subject to paragraph 2 of this Article, unless before the thirty-first December of the fifth and tenth years after the date of entry into force of the Protocol referred to in paragraph 1 of this Article the aforesaid Conferences decide otherwise by a two-thirds majority vote of the Parties present and voting, the limit of liability in Article 22, paragraph 1 a) in force at the respective dates of these Conferences shall on those dates be increased by one hundred and eighty-seven thousand five hundred francs.

4. The applicable limit shall be that which, in accordance with the preceding paragraphs, is in effect on the date of the event which caused the death or personal injury of the passenger.”

CHAPTER II

Scope of application of the Convention as amended

Article XVI

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.

CHAPITRE III

Dispositions Protocolaires

Article XVII

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 à Guatemala en 1971*.

Article XVIII

Jusqu'à sa date d'entrée en vigueur conformément aux dispositions de l'article XX, le présent Protocole restera ouvert à la signature de tout Etat membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une Institution spécialisée ou de l'Agence internationale de l'Energie atomique ou Partie au Statut de la Cour internationale de Justice et de tout autre Etat invité à devenir partie au présent Protocole par l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies.

Article XIX

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 à Guatemala en 1971*.

3. Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article XX

1. Le présent Protocole entrera en vigueur le quatre-vingt dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification, à la condition toutefois que le trafic international régulier cumulé – exprimé en passagers-kilomètres, et tel qu'il résulte des statistiques publiées pour l'année 1970 par l'Organisation de l'Aviation civile internationale – des compagnies aériennes de cinq Etats ayant ratifié le présent Protocole, représente, au moins, 40% du trafic aérien international régulier total des compagnies aériennes des pays membres de l'Organisation de l'Aviation civile internationale enregistré au cours de cette même année.

CHAPTER III

Final clauses

Article XVII

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 at Guatemala City, 1971*.

Article XVIII

Until the date on which this Protocol enters into force in accordance with the provisions of Article XX, it shall remain open for signature by all States Members of the United Nations or of any of the Specialized Agencies or of the International Atomic Energy Agency or Parties to the Statute of the International Court of Justice, and by any other State invited by the General Assembly of the United Nations to become a Party to this Protocol.

Article XIX

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 at Guatemala City, 1971*.

3. The instruments of ratification shall be deposited with the International Civil Aviation Organization.

Article XX

1. This Protocol shall enter into force on the ninetieth day after the deposit of the thirtieth instrument of ratification on the condition, however, that the total international scheduled air traffic, expressed in passenger-kilometers, according to the statistics for the year 1970 published by the International Civil Aviation Organization, of the airlines of five States which have ratified this Protocol, represents at least 40% of the total international scheduled air traffic of the airlines of the member States of the International Civil Aviation Organization in that year. If, at the time of deposit of the thirtieth instrument of

Si, au moment du dépôt du trentième instrument de ratification, cette condition n'est pas remplie, le Protocole n'entrera en vigueur que le quatre-vingt dixième jour après qu'il y aura été satisfait. A l'égard de chaque Etat qui le ratifiera après le dépôt du dernier instrument de ratification nécessaire à son entrée en vigueur, le présent Protocole 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 l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article XXI

1. Après son entrée en vigueur, le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout Etat mentionné à l'article XVIII.

2. L'adhésion au 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 à Guatemala en 1971*.

3. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et produiront leurs effets le quatre-vingt dixième jour après la date de leur dépôt.

Article XXII

1. Toute Partie au présent Protocole pourra le dénoncer par une notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

2. La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception par l'Organisation de l'Aviation civile internationale de la notification de la dénonciation.

3. Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention de Varsovie par l'une d'elles en vertu de l'article 39 de ladite Convention ou du Protocole de La Haye en vertu de l'article XXIV dudit Protocole ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971*.

Article XXIII

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

a) un Etat dont les tribunaux n'ont pas la faculté, en vertu de leur propre loi, d'allouer des frais de procès, y compris des honoraires

ratification, this condition has not been fulfilled, the Protocol shall not come into force until the ninetieth day after this condition shall have been satisfied. This Protocol shall come into force for each State *ratifying after the deposit of the last instrument of ratification necessary for entry into force of this Protocol 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 International Civil Aviation Organization.

Article XXI

1. After the entry into force of this Protocol it shall be open for accession by any State referred to in Article XVIII.

2. Accession to 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 at Guatemala City, 1971.*

3. Accession shall be effected by the deposit of an instrument of accession with the International Civil Aviation Organization and shall take effect on the ninetieth day after the deposit.

Article XXII

1. Any Party to this Protocol may denounce the Protocol by notification addressed to the International Civil Aviation Organization.

2. Denunciation shall take effect six months after the date of receipt by the International Civil Aviation Organization 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 at Guatemala City, 1971.*

Article XXIII

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

a) a State whose courts are not authorized under its law to award the costs of the action including lawyers' fees may at any time by a

d'avocat, peut à tout moment déclarer par une notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale que l'alinéa 3 a) de l'article 22 ne s'applique pas à ses tribunaux, et

b) un Etat peut à tout moment déclarer par notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale que la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971* 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.

2. Tout Etat qui aura formulé une réserve conformément à l'alinéa précédent pourra à tout moment la retirer par une notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article XXIV

L'Organisation de l'Aviation civile internationale informera rapidement tous les Etats qui signeront le présent Protocole ou y adhéreront 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 XXV

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 à Guatemala en 1971*, 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 XXVI

Le présent Protocole restera ouvert à la signature de tout Etat mentionné à l'article XVIII au Ministère des Relations extérieures de la République du Guatemala jusqu'au 30 septembre 1971, puis, jusqu'à son entrée en vigueur en vertu de l'article XX, à l'Organisation de l'Aviation civile internationale. Le Gouvernement de la République du Guatemala informera rapidement l'Organisation de l'Aviation civile internationale 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 Guatemala.

notification addressed to the International Civil Aviation Organization declare that Article 22, paragraph 3 a) shall not apply to its courts; and

b) a State may at any time declare by a notification addressed to the International Civil Aviation Organization that the *Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, and at Guatemala City, 1971*, 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.

2. Any State having made a reservation in accordance with the preceding paragraph may at any time withdraw such reservation by notification to the International Civil Aviation Organization.

Article XXIV

The International Civil Aviation Organization shall promptly inform all signatory or acceding States of the date of each signature, the date of deposit of each instrument of ratification or accession, the date of entry into force of this Protocol, and other relevant information.

Article XXV

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 at Guatemala City, 1971*, 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 XXVI

This Protocol shall remain open, until 30 September 1971, for signature by any State referred to in Article XVIII, at the Ministry of External Relations of the Republic of Guatemala and thereafter, until it enters into force in accordance with Article XX, at the International Civil Aviation Organization. The Government of the Republic of Guatemala shall promptly inform the International Civil Aviation Organization of any signature and the date thereof during the time that the Protocol shall be open for signature in Guatemala.

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

FAIT à Guatemala le huitième jour du mois de mars de l'année 1971, en trois textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole. L'Organisation de l'Aviation civile internationale établira un texte authentique du présent Protocole dans la langue 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.

Het Protocol is in overeenstemming met zijn artikel XXVI ondertekend voor de volgende Staten:

België	8 maart 1971
de Bondsrepubliek Duitsland	8 maart 1971
Brazilië	8 maart 1971
Canada	8 maart 1971
de Republiek China ¹⁾	8 maart 1971
Colombia	8 maart 1971
Costa Rica	8 maart 1971
Denemarken	8 maart 1971
Ecuador	8 maart 1971
Frankrijk	8 maart 1971
Guatemala	8 maart 1971
Israël	8 maart 1971
Italië	8 maart 1971
Jamaica	8 maart 1971
Nicaragua	8 maart 1971
el Salvador	8 maart 1971
Trinidad en Tobago	8 maart 1971
Venezuela	8 maart 1971
het Verenigd Koninkrijk van Groot- Brittannië en Noord-Ierland	8 maart 1971
de Verenigde Staten van Amerika	8 maart 1971
Zwitserland	8 maart 1971
Spanje	10 mei 1971
Zweden	9 september 1971

¹⁾ De Republiek China wordt door het Koninkrijk der Nederlanden niet erkend.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, have signed this Protocol.

DONE at Guatemala City on the eighth day of the month of March of the year One Thousand Nine Hundred and Seventy-one in three authentic texts in the English, French and Spanish languages. The International Civil Aviation Organization shall establish an authentic text of this Protocol in the Russian language. 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.

Mexico	21 juli 1971
Finland	4 november 1971
Barbados	18 november 1971
Noorwegen	11 februari 1972
Argentinië	28 augustus 1972
Nieuw Zeeland	12 september 1972
Luxemburg	4 december 1972
het <i>Koninkrijk der Nederlanden</i>	10 juni 1982

C. VERTALING

Protocol tot wijziging van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, ondertekend te Warschau op 12 oktober 1929, zoals gewijzigd bij het te 's-Gravenhage op 28 september 1955 tot stand gekomen Protocol

De Regeringen die dit Protocol hebben ondertekend,

Overwegende dat het wenselijk is het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, ondertekend te Warschau op 12 oktober 1929, zoals gewijzigd bij het te 's-Gravenhage op 28 september 1955 tot stand gekomen Protocol, te wijzigen,

Zijn overeengekomen als volgt:

HOOFDSTUK I

Wijzigingen in het Verdrag

Artikel I

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

Artikel II

Artikel 3 van het Verdrag vervalt en wordt vervangen door de volgende bepalingen:

„Artikel 3

1. Bij het vervoer van reizigers moet een individueel of collectief vervoersdocument worden uitgereikt, bevattende:

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

2. De uitreiking van het in het eerste lid bedoelde vervoersdocument kan worden vervangen door het gebruik van ieder ander middel waardoor de in dat lid, letters *a* en *b*, genoemde gegevens worden vastgelegd.

3. Niet-inachtneming van het bepaalde in de voorgaande leden doet niet af aan het bestaan of de geldigheid van de vervoerovereenkomst,

die desondanks onderworpen zal zijn aan de regels van dit Verdrag, met inbegrip van die betreffende de beperking van de aansprakelijkheid.”

Artikel III

Artikel 4 van het Verdrag vervalt en wordt vervangen door de volgende bepalingen:

„Artikel 4

1. Bij het vervoer van geregistreerde bagage moet een bagagebiljet worden uitgereikt, dat, indien het niet is gecombineerd met of opgenomen in een vervoersdocument dat voldoet aan het bepaalde in artikel 3, eerste lid, het volgende dient te bevatten:

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

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

2. De uitreiking van het in het eerste lid bedoelde bagagebiljet kan worden vervangen door het gebruik van ieder ander middel waardoor de in dat lid, letters *a* en *b*, genoemde gegevens worden vastgelegd.

3. Niet-inachtneming van het bepaalde in de voorgaande leden doet niet af aan het bestaan of de geldigheid van de vervoerovereenkomst, die desondanks onderworpen zal zijn aan de regels van dit Verdrag, met inbegrip van die betreffende de beperking van de aansprakelijkheid.”

Artikel IV

Artikel 17 van het Verdrag vervalt en wordt vervangen door de volgende bepalingen:

„Artikel 17

1. De vervoerder is aansprakelijk voor de schade die wordt geleden in geval van dood of lichamelijk letsel van een reiziger, op grond van het enkele feit dat de gebeurtenis die de dood of het letsel heeft veroorzaakt, heeft plaats gehad aan boord van het luchtvaartuig of tijdens enige handeling verband houdende met het aan boord gaan of het verlaten van het luchtvaartuig. De vervoerder is evenwel niet aansprakelijk indien de dood of het lichamelijk letsel enkel en alleen het gevolg is van de gezondheidstoestand van de reiziger.

2. De vervoerder is aansprakelijk voor de schade die wordt geleden

in geval van vernieling, verlies of beschadiging van bagage, op grond van het enkele feit dat de gebeurtenis die de vernieling, het verlies of de beschadiging heeft veroorzaakt, heeft plaats gehad aan boord van het luchtvaartuig of tijdens enige handeling verband houdende met het aan boord gaan of het verlaten van het luchtvaartuig of gedurende enig tijdvak waarin de bagage zich onder de hoede van de vervoerder bevond. De vervoerder is evenwel niet aansprakelijk indien de schade enkel en alleen het gevolg is van de aard of een eigen gebrek van de bagage.

3. Tenzij anders is bepaald, wordt in dit Verdrag onder „bagage” zowel geregistreerde bagage verstaan als voorwerpen die de reiziger bij zich draagt.”

Artikel V

Het eerste en tweede lid van artikel 18 van het Verdrag vervallen en worden vervangen door de volgende bepalingen:

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

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

Artikel VI

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

„Artikel 20

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

2. Bij het vervoer van goederen is de vervoerder niet aansprakelijk voor de schade als gevolg van vernieling, verlies, beschadiging of vertraging, indien hij bewijst dat hij en zijn ondergeschikten alle nodige maatregelen hebben genomen om de schade te vermijden, of dat het hun onmogelijk was zodanige maatregelen te nemen.”

Artikel VII

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

„Artikel 21

Indien de vervoerder bewijst dat de schuld van de persoon, die vergoeding vordert, de schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen, is hij geheel of gedeeltelijk ontheven van zijn aansprakelijkheid jegens die persoon voor zover die schuld de schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen. Indien vergoeding wordt gevorderd wegens de dood of lichamelijk letsel van een reiziger door een ander dan die reiziger, is de vervoerder eveneens geheel of gedeeltelijk ontheven van zijn aansprakelijkheid voor zover hij bewijst dat de schuld van die reiziger de schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen.”

Artikel VIII

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

„Artikel 22

1a. Bij het vervoer van personen is de aansprakelijkheid van de vervoerder beperkt tot het bedrag van een miljoen vijfhonderdduizend francs voor het totaal der ingediende vorderingen, op welke grond dan ook, ter vergoeding van de schade geleden door de dood of lichamelijk letsel van een reiziger. In het geval dat, volgens de wet van de rechter voor wie de vordering aanhangig wordt gemaakt, de schadeloosstelling kan worden bepaald in de vorm van een rente, mag de hoofdsom van de rente een miljoen vijfhonderdduizend francs niet te boven gaan.

b. In geval van vertraging bij het vervoer van personen is de aansprakelijkheid van de vervoerder beperkt tot tweeënzestigduizend vijfhonderd francs per reiziger.

c. Bij het vervoer van bagage is de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van vernieling, verlies, beschadiging of vertraging beperkt tot vijftienduizend francs per reiziger.

2a. Bij het vervoer 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 het collo aan de vervoerder en tegen betaling van een eventueel verhoogd tarief. In dat geval is de vervoerder verplicht te betalen tot het bedrag van de opgegeven som, tenzij hij bewijst dat deze het werkelijke belang van de afzender bij de aflevering te boven gaat.

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

3a. De Gerechten van de Hoge Verdragsluitende Partijen die krachtens hun eigen wet niet bevoegd zijn proceskosten, met inbegrip van het honorarium van advocaten, toe te wijzen, zijn in de gevallen, waarop dit Verdrag van toepassing is, gerechtigd naar eigen inzicht aan de eiser het geheel dan wel een gedeelte van de proceskosten toe te wijzen, met inbegrip van het honorarium van advocaten, dat zij redelijk achten.

b. De proceskosten, met inbegrip van het honorarium van advocaten, worden, overeenkomstig dit lid letter *a*, slechts toegewezen indien de eiser de vervoerder het bedrag van de gevorderde som, met inbegrip van de wijze waarop deze som is berekend, schriftelijk heeft medegedeeld, en indien de vervoerder niet binnen een termijn van zes maanden, te rekenen vanaf de datum van ontvangst van deze mededeling, schriftelijk een aanbod heeft gedaan tot betaling van een bedrag dat ten minste gelijk is aan het bedrag van de door de rechter binnen de van toepassing zijnde grens toegewezen schadevergoeding. Deze termijn wordt verlengd tot de dag van de aanvang van het proces, indien deze valt na het verstrijken van die termijn.

c. Bij de toepassing van de in dit artikel genoemde aansprakelijkheidsgrenzen worden de proceskosten, met inbegrip van het honorarium van advocaten, buiten beschouwing gelaten.

4. De in dit artikel en in artikel 42 in francs uitgedrukte bedragen worden geacht betrekking te hebben op een monetaire eenheid, gesteld op vijfenzestig en een half milligram goud van een gehalte van negenhonderd duizendste fijn. Deze bedragen kunnen in iedere nationale munteenheid in ronde cijfers worden omgerekend. De omrekening van deze bedragen in niet op goud berustende nationale munteenheden geschiedt in geval van een gerechtelijke procedure volgens de goudwaarde van die munteenheden op de datum van het vonnis."

Artikel IX

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

„Artikel 24

1. Bij het vervoer van goederen kan elke rechtsvordering tot schadevergoeding, op welke grond dan ook, slechts worden ingesteld onder de voorwaarden en binnen de grenzen bedoeld in dit Verdrag.

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

Artikel X

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

„Artikel 25

De in artikel 22, tweede lid, bedoelde aansprakelijkheidsgrens is niet van toepassing indien wordt bewezen, dat de schade het gevolg is van een handelen of nalaten van de vervoerder of diens ondergeschikten, gedaan hetzij met het opzet schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien; in geval van een handelen of nalaten van ondergeschikten dient tevens te worden bewezen, dat zij hebben gehandeld in de uitoefening van hun dienstbetrekking.”

Artikel XI

Het eerste en derde lid van artikel 25A van het Verdrag vervallen en worden vervangen door de volgende bepalingen:

„1. Indien een ondergeschikte van de vervoerder wordt aangesproken op grond van schade als bedoeld in dit Verdrag, kan deze ondergeschikte, indien hij bewijst dat hij heeft gehandeld in de uitoefening van zijn dienstbetrekking, zich beroepen op de aansprakelijkheidsgrenzen waarop de vervoerder zelf zich krachtens dit Verdrag kan beroepen.

3. De bepalingen van het eerste en het tweede lid zijn niet van toepassing op het vervoer van goederen indien wordt bewezen, dat de schade het gevolg is van een handelen of nalaten van de ondergeschikte, gedaan hetzij met het opzet schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.”

Artikel XII

In Artikel 28 van het Verdrag wordt het huidige tweede lid vernummerd tot derde lid en wordt het volgende tweede lid ingevoegd:

„2. Rechtsvorderingen betreffende schade, als gevolg van de dood, lichamelijk letsel of vertraging van een reiziger, of van vernieling, verlies, beschadiging of vertraging van bagage kunnen worden ingesteld voor een van de in het eerste lid van dit artikel genoemde gerechten of, op het grondgebied van een Hoge Verdragsluitende Partij, voor het gerecht in welks gebied de vervoerder een vestiging heeft, indien de reiziger zijn woonplaats of vaste verblijfplaats heeft op het grondgebied van dezelfde Hoge Verdragsluitende Partij.”

Artikel XIII

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

„Artikel 30a

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

Artikel XIV

Na artikel 35 van het Verdrag wordt het volgende artikel ingevoegd:

„Artikel 35a

1. Niets in dit Verdrag verhindert een Staat een regeling in te voeren en binnen zijn gebied toe te passen ter aanvulling van de schadevergoeding waarop eisers onder dit Verdrag recht hebben in geval van dood of lichamelijk letsel van een reiziger. Een dergelijke regeling moet aan de volgende voorwaarden voldoen:

a. zij mag in geen geval de vervoerder en zijn ondergeschikten enige aansprakelijkheid opleggen boven die voorzien in dit Verdrag;

b. zij mag de vervoerder geen andere geldelijke of administratieve verplichting opleggen dan de inning in die Staat van bijdragen van reizigers, indien zulks wordt verlangd;

c. zij mag geen aanleiding geven tot enige discriminatie tussen vervoerders met betrekking tot de betrokken reizigers, en de voordelen die laatstgenoemden aan de regeling kunnen ontlenen moeten hun worden toegekend, ongeacht de vervoerder van wiens diensten zij gebruik hebben gemaakt;

d. indien een reiziger aan de regeling heeft bijgedragen dient elke

persoon die schade heeft geleden ten gevolge van dood of lichamelijk letsel van die reiziger aanspraak te kunnen maken op de voordelen van de regeling.”

Artikel XV

Na artikel 41 van het Verdrag wordt het volgende artikel ingevoegd:

„Artikel 42

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 41 worden de Partijen bij het Protocol van Guatemala van 8 maart 1971 in conferentie bijeengeroepen tijdens het vijfde en het tiende jaar volgend op de datum van inwerking-treding van genoemd Protocol ten einde de in het eerste lid, letter *a*, van artikel 22 van het door genoemd Protocol gewijzigde Verdrag vastge-stelde grens te herzien.

2. Tijdens elke van de in het eerste lid van dit artikel genoemde conferenties mag de in artikel 22, eerste lid, letter *a*, vastgestelde aan-sprakelijkheidsgrens die op het tijdstip van deze conferentie van kracht is, niet worden verhoogd met een bedrag, dat hoger is dan honderdze-venentachtigduizend vijfhonderd francs.

3. Behoudens het tweede lid van dit artikel, wordt de in artikel 22, eerste lid, letter *a*, vastgestelde aansprakelijkheidsgrens die op het tijd-stip van deze conferenties van kracht is, verhoogd met honderdzeven-entachtigduizend vijfhonderd francs op 31 december van het vijfde en tiende jaar volgend op de datum van inwerkingtreding van het in het eerste lid van dit artikel bedoelde Protocol, tenzij door genoemde con-ferenties vóór genoemde data anders is beslist door een meerderheid van twee derden der Partijen die aanwezig zijn en een stem uitbrengen.

4. De toe te passen grens is die welke overeenkomstig het bepaalde in de voorgaande leden van kracht was op de datum waarop de gebeur-tenis, die de dood of het lichamelijk letsel van de reiziger heeft veroor-zaakt, heeft plaatsgevonden.”

HOOFDSTUK II

Toepasselijkheid van het gewijzigde Verdrag

Artikel XVI

Het Verdrag van Warschau, zoals dit in 1955 te 's-Gravenhage alsme-de bij dit Protocol is gewijzigd, is van toepassing op internationaal vervoer, zoals dit is omschreven in artikel 1 van het Verdrag, wanneer de plaatsen van vertrek en van bestemming, bedoeld in dat artikel, zijn gelegen hetzij binnen het grondgebied van twee Staten die Partij zijn bij

dit Protocol, hetzij binnen het grondgebied van een enkele Staat die Partij is bij dit Protocol, indien een tussenlanding wordt voorzien binnen het grondgebied van een andere Staat.

HOOFDSTUK III

Slotbepalingen

Artikel XVII

Tussen de Partijen bij dit Protocol worden het Verdrag van Warschau, zoals gewijzigd te 's-Gravenhage in 1955 en dit Protocol tezamen beschouwd en uitgelegd als één geheel en aangeduid als het „Verdrag van Warschau, zoals gewijzigd te 's-Gravenhage in 1955 en te Guatemala in 1971”.

Artikel XVIII

Tot de datum waarop dit Protocol overeenkomstig de bepalingen van artikel XX in werking treedt, blijft het opengesteld voor ondertekening door alle Staten die lid zijn van de Verenigde Naties, van een der Gespecialiseerde Organisaties of van de Internationale Organisatie voor Atoomenergie, of door Staten die Partij zijn bij het Statuut van het Internationaal Gerechtshof en door alle andere Staten die door de Algemene Vergadering der Verenigde Naties worden uitgenodigd Partij te worden bij dit Protocol.

Artikel XIX

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

2. Bekrachtiging van dit Protocol door een Staat, die geen Partij is bij het Verdrag van Warschau of door een Staat die geen Partij is bij het Verdrag van Warschau, zoals gewijzigd te 's-Gravenhage in 1955, brengt mede toetreding tot het „Verdrag van Warschau, zoals gewijzigd te 's-Gravenhage in 1955 en te Guatemala in 1971”.

3. De akten van bekrachtiging worden nedergelegd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel XX

1. Dit Protocol treedt in werking op de negentigste dag na de nederlegging van de dertigste akte van bekrachtiging, mits het gezamenlijke geregelde internationale luchtvervoer – uitgedrukt in reizigers-kilometers, zoals dit blijkt uit de voor het jaar 1970 door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie gepubliceerde statistieken – van de lucht-

vaartmaatschappijen van vijf Staten die dit Protocol hebben bekrachtigd, ten minste 40% vertegenwoordigt van het totale geregelde internationale luchtvervoer van de luchtvaartmaatschappijen van de Lid-Staten van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie in de loop van genoemd jaar. Indien op het tijdstip van nederlegging van de dertigste akte van bekrachtiging aan deze voorwaarde niet is voldaan, treedt dit Protocol eerst in werking op de negentigste dag volgend op het tijdstip waarop aan deze voorwaarde wel is voldaan. Voor iedere Staat die het Protocol bekrachtigt na de nederlegging van de laatste akte van bekrachtiging nodig voor de inwerkingtreding ervan, treedt dit Protocol in werking op de negentigste dag na de nederlegging van zijn akte van bekrachtiging.

2. Zodra dit Protocol in werking is getreden, wordt het door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie bij de Verenigde Naties geregistreerd.

Artikel XXI

1. Dit Protocol staat, nadat het in werking is getreden, open voor toetreding door alle in artikel XVIII bedoelde Staten.

2. Toetreding tot dit Protocol door een Staat die geen Partij is bij het Verdrag van Warschau of door een Staat die geen Partij is bij het Verdrag van Warschau, zoals gewijzigd te 's-Gravenhage in 1955, brengt mede toetreding tot het „Verdrag van Warschau, zoals gewijzigd te 's-Gravenhage in 1955 en te Guatemala in 1971”.

3. De akten van toetreding worden nedergelegd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en worden van kracht op de negentigste dag na de datum van nederlegging.

Artikel XXII

1. Elke Partij bij dit Protocol kan het opzeggen door een kennisgeving aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

2. De opzegging wordt van kracht zes maanden na de datum van ontvangst van de kennisgeving van opzegging door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

3. Tussen de Partijen bij dit Protocol wordt opzegging van het Verdrag van Warschau door één van hen overeenkomstig artikel 39 daarvan of van het Protocol van 's-Gravenhage overeenkomstig artikel XXIV daarvan niet beschouwd als opzegging van het „Verdrag van Warschau, zoals gewijzigd te 's-Gravenhage in 1955 en te Guatemala in 1971”.

Artikel XXIII

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

a. een Staat waarvan de gerechten krachtens hun eigen wet niet bevoegd zijn proceskosten met inbegrip van het honorarium van advocaten toe te wijzen, kan te allen tijde door een kennisgeving aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie verklaren dat artikel 22, derde lid, letter a, niet van toepassing is op zijn gerechten.

b. een Staat kan te allen tijde door een kennisgeving aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie verklaren, dat het „Verdrag van Warschau, zoals gewijzigd te 's-Gravenhage in 1955 en te Guatemala in 1971” niet van toepassing is op het vervoer van personen, bagage en goederen ten behoeve van zijn militaire autoriteiten aan boord van luchtvaartuigen, die zijn ingeschreven in die Staat en waarvan de gehele capaciteit door of ten behoeve van deze autoriteiten is gereserveerd.

2. Elke Staat die een voorbehoud heeft gemaakt overeenkomstig het voorgaande lid, kan het te allen tijde intrekken door een kennisgeving aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel XXIV

De Internationale Burgerluchtvaartorganisatie stelt alle Staten die dit Protocol ondertekenen of daartoe toetreden onverwijld in kennis van de datum van elke ondertekening, van de datum van de nederlegging van elke akte van bekrachtiging of toetreding, van de datum waarop dit Protocol in werking treedt, alsmede van alle andere ter zake dienende informatie.

Artikel XXV

Tussen de Partijen bij dit Protocol die eveneens Partij zijn bij het Verdrag ter aanvulling van het Verdrag van Warschau tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, verricht door een ander dan de contractuele vervoerder, ondertekend te Guadalajara op 18 september 1961 (hierna te noemen het „Verdrag van Guadalajara”) is elke verwijzing naar het „Verdrag van Warschau” in het Verdrag van Guadalajara van toepassing op het „Verdrag van Warschau, zoals gewijzigd te 's-Gravenhage in 1955 en te Guatemala in 1971”, in de gevallen waarin het vervoer krachtens de overeenkomst bedoeld in artikel 1, letter b, van het Verdrag van Guadalajara wordt beheerst door dit Protocol.

Artikel XXVI

Dit Protocol blijft opengesteld voor ondertekening door alle in artikel XVIII bedoelde Staten op het Ministerie van Buitenlandse Betrekkingen van de Republiek Guatemala tot 30 september 1971 en daarna, tot het tijdstip waarop het overeenkomstig artikel XX in werking treedt, bij de

Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. De Regering van de Republiek Guatemala stelt de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie onverwijld in kennis van elke ondertekening en van de datum daarvan, tijdens de periode waarin het Protocol te Guatemala voor ondertekening openstaat.

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

GEDAAN te Guatemala op de achtste dag van de maand maart van het jaar 1971, in drie authentieke teksten in de Franse, de Engelse en de Spaanse taal. De Internationale Burgerluchtvaartorganisatie stelt een authentieke tekst van dit Protocol in de Russische taal op. In geval van tegenstrijdigheid is de tekst in de Franse Taal, in welke taal het Verdrag van Warschau van 12 oktober 1929 is opgesteld, doorslaggevend.

(Voor de ondertekeningen zie blz. 24 en 25 van dit Tractatenblad)

D. PARLEMENT

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

E. BEKRACHTIGING

In overeenstemming met artikel XIX, derde lid, van het Protocol hebben de volgende Staten een akte van bekrachtiging nedergelegd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie:

Costa Rica	20 december 1972
Colombia	19 juni 1974

F. TOETREDING

In overeenstemming met artikel XXI, derde lid, van het Protocol hebben de volgende Staten een akte van toetreding nedergelegd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie:

Mauritanië	13 april 1978
de Seychellen	30 juni 1980

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Protocol zullen ingevolge artikel XX, eerste lid, in werking treden op de negentigste dag volgend op de nederlegging van de dertigste akte van bekrachtiging mits aan de in bedoelde bepaling vervatte voorwaarde is voldaan.

J. GEGEVENS

Van het op 12 oktober 1929 te Warschau tot stand gekomen Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, tot wijziging waarvan het onderhavige Protocol strekt, zijn tekst en vertaling bekendgemaakt in *Stb.* 1933, 365; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1978, 30.

Van het op 28 september 1955 te 's-Gravenhage tot stand gekomen Protocol tot wijziging van bovengenoemd Verdrag zijn tekst en vertaling geplaatst in *Trb.* 1956, 26; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1978, 31.

Op 25 september 1975 zijn te Montreal nog de volgende Aanvullende Protocollen bij bovengenoemd Verdrag tot stand gekomen:

– Aanvullend Protocol No. 1 tot wijziging van het Verdrag van 1929 (tekst en vertaling in *Trb.* 1982, 79)

– Aanvullend Protocol No. 2 tot wijziging van het Verdrag van 1929, zoals gewijzigd bij het Protocol van 1955 (tekst en vertaling in *Trb.* 1982, 80)

– Aanvullend Protocol No. 3 tot wijziging van het Verdrag van 1929, zoals gewijzigd bij het Protocol van 1955 en bij het onderhavige Protocol (tekst en vertaling in *Trb.* 1982, 81)

– Protocol No. 4 tot wijziging van het Verdrag van 1929, gewijzigd bij het Protocol van 1955 (tekst en vertaling van het Verdrag in *Trb.* 1982, 82).

De Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, naar welke Organisatie onder meer in artikel XIX van het onderhavige Protocol wordt verwezen, is opgericht bij een op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag. De Engelse tekst van dat Verdrag is bekendgemaakt in *Stb.* H 165. De vertaling in het Nederlands van het Verdrag, bijgevoegd tot en met het Protocol van 21 juni 1961, is geplaatst in *Trb.* 1973, 109.

Uitgegeven de drieëntwintigste juni 1982.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
A. A. M. VAN AGT