

72 (1975) Nr. 1

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1982 Nr. 82

A. TITEL

*Protocol No. 4 tot wijziging van het Verdrag tot het brengen van
eenheid in enige bepalingen inzake het internationaal luchtvervoer van
1929, zoals gewijzigd bij het Protocol van 's-Gravenhage van
28 september 1955;
Montreal, 25 september 1975*

B. TEKST¹⁾

Protocole de Montreal No 4 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'alinéa 2 de l'article 2 de la Convention est supprimé et remplacé par les alinéas 2 et 3 suivants:

«2. Dans le transport des envois postaux, le transporteur n'est responsable qu'envers l'administration postale compétente conformément aux règles applicables dans les rapports entre les transporteurs et les administrations postales.

3. Les dispositions de la présente Convention autres que celles de l'alinéa 2 ci-dessus ne s'appliquent pas au transport des envois postaux.»

Article III

Dans le chapitre II de la Convention, la section III (articles 5 à 16) est supprimée et remplacée par les articles suivants:

«Section III.—Documentation relative aux marchandises

¹⁾ De Russische en de Spaanse tekst van het Protocol zijn niet afgedrukt.

**Montreal Protocol No. 4 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

In Article 2 of the Convention—

paragraph 2 shall be deleted and replaced by the following:—

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

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

Article III

In Chapter II of the Convention—

Section III (Articles 5 to 16) shall be deleted and replaced by the following:—

“Section III.—Documentation relating to cargo

Article 5

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

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

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

Article 6

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

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

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

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

Article 7

Lorsqu'il y a plusieurs colis:

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

b) l'expéditeur a le droit de demander au transporteur la remise de récépissés distincts, lorsque les autres moyens visés à l'alinéa 2 de l'article 5 sont utilisés.

Article 8

La lettre de transport aérien et le récépissé de la marchandise contiennent:

Article 5

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

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

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

Article 6

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

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

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

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

Article 7

When there is more than one package:

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

b) the consignor has the right to require the carrier to deliver separate receipts when the other means referred to in paragraph 2 of Article 5 are used.

Article 8

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

- a) l'indication des points de départ et de destination;
- b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales;
- c) la mention du poids de l'expédition.

Article 9

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

Article 10

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

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

3. Sous réserve des dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article, le transporteur assume la responsabilité de tout dommage subi par l'expéditeur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité de l'expéditeur est engagée, à raison des indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes insérées par lui ou en son nom dans le récépissé de la marchandise ou dans les données enregistrées par les autres moyens prévus à l'alinéa 2 de l'article 5.

Article 11

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

2. Les énonciations de la lettre de transport aérien et du récépissé de la marchandise, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre des colis font foi jusqu'à preuve contraire; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la

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

Article 9

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

Article 10

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

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

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

Article 11

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

2. Any statements in the air waybill or the receipt for the cargo relating to the weight, dimensions and packing of the cargo, as well as those relating to the number of packages, are prima facie evidence of the facts stated; those relating to the quantity, volume and condition of

marchandise ne font preuve contre le transporteur qu'autant que la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou qu'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.

Article 12

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

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

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

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

Article 13

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

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

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

the cargo do not constitute evidence against the carrier except so far as they both have been, and are stated in the air waybill to have been, checked by him in the presence of the consignor, or relate to the apparent condition of the cargo.

Article 12

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

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

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

4. The right conferred on the consignor ceases at the moment when that of the consignee begins in accordance with Article 13. Nevertheless, if the consignee declines to accept the cargo, or if he cannot be communicated with, the consignor resumes his right of disposition.

Article 13

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

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

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

Article 14

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

Article 15

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

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

Article 16

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

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

Article IV

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

«Article 18

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

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

Article 14

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

Article 15

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

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

Article 16

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

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

Article IV

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

"Article 18

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

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

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

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

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

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

Article V

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

«Article 20

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

Article VI

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

«Article 21

1. Dans le transport de passagers et de bagages, dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le

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

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

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

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

Article V

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

“Article 20

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

Article VI

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

“Article 21

1. In the carriage of passengers and baggage, if the carrier proves that the damage was caused by or contributed to by the negligence of the

dommage ou y a contribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

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

Article VII

A l'article 22 de la Convention

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

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

«b) Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 17 Droits de Tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.»

c) L'alinéa 2 b) devient l'alinéa 2 c).

d) Après l'alinéa 5, l'alinéa suivant est inséré:

«6) Les sommes indiquées en Droits de Tirage spéciaux dans le présent article sont considérées comme se rapportant au Droit de Tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur de ces monnaies en Droit de Tirage spécial à la date du jugement. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Partie Contractante qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date du jugement pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Partie Contractante qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cette Haute Partie Contractante.

Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions de l'alinéa 2 b) de l'article 22, peuvent au moment de la

person suffering the damage the Court may, in accordance with the provisions of its own law, exonerate the carrier wholly or partly from his liability.

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

Article VII

In Article 22 of the Convention—

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

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

"b) In the carriage of cargo, the liability of the carrier is limited to a sum of 17 Special Drawing Rights per kilogramme, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless he proves that the sum is greater than the consignor's actual interest in delivery at destination."

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

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

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

Nevertheless, those States which are not Members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 2 b) of Article 22 may, at the

ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de deux cent cinquante unités monétaires par kilogramme, cette unité monétaire correspondant à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Cette somme peut être convertie dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de cette somme en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause.»

Article VIII

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

«Article 24

1. Dans le transport de passagers et de bagages, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs.

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

Article IX

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

«Article 25

Dans le transport de passagers et de bagages, les limites de responsabilité prévues à l'article 22 ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.»

time of ratification or accession or at any time thereafter, declare that the limit of liability of the carrier in judicial proceedings in their territories is fixed at a sum of two hundred and fifty monetary units per kilogramme. This monetary unit corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. This sum may be converted into the national currency concerned in round figures. The conversion of this sum into the national currency shall be made according to the law of the State concerned."

Article VIII

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

"Article 24

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

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

Article IX

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

"Article 25

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

Article X

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

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

Article XI

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 XII

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

«Article 33

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

Article XIII

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

«Article 34

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

Article X

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

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

Article XI

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

“Article 30 A

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

Article XII

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

“Article 33

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

Article XIII

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

“Article 34

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

CHAPITRE II

Champ d'application de la Convention amendée

Article XIV

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.

CHAPITRE III

Dispositions protocolaires

Article XV

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et le présent Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument et seront dénommés *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole no 4 de Montréal de 1975*.

Article XVI

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

Article XVII

1. Le présent Protocole sera soumis à la ratification des Etats signataires.
2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 emporte adhésion à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole no 4 de Montréal de 1975*.
3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Article XVIII

1. Lorsque le présent Protocole aura réuni les ratifications de trente

CHAPTER II

Scope of application of the Convention as amended

Article XIV

The Warsaw Convention as amended at The Hague in 1955 and by this Protocol shall apply to international carriage as defined in Article I 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.

CHAPTER III

Final clauses

Article XV

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

Article XVI

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

Article XVII

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

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

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

Article XVIII

1. As soon as thirty signatory States have deposited their instruments

Etats signataires, il entrera en vigueur entre ces Etats le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification. A l'égard de chaque Etat qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2. Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par le Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Article XIX

1. Après son entrée en vigueur le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout Etat non signataire.

2. L'adhésion au présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 emporte adhésion à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole no 4 de Montréal de 1975*.

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

Article XX

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

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

3. Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention de Varsovie par l'une d'elles en vertu de l'article 39 de ladite Convention ou du Protocole de La Haye en vertu de l'article XXIV dudit Protocole ne doit pas être interprété comme une dénonciation de la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole no 4 de Montréal de 1975*.

Article XXI

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

a) Tout Etat peut à tout moment déclarer par notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne que la *Convention*

of ratification of this Protocol, it shall come into force between them on the ninetieth day after the deposit of the thirtieth instrument of ratification. It shall come into force for each State ratifying thereafter on the ninetieth day after the deposit of its instrument of ratification.

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

Article XIX

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

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

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

Article XX

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

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

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

Article XXI

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

a) a State may at any time declare by a notification addressed to the Government of the Polish People's Republic that the *Warsaw*

de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole no 4 de Montréal de 1975 ne s'applique pas au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ledit Etat et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

b) Tout Etat peut, lors de la ratification du Protocole additionnel no 3 de Montréal de 1975, ou de l'adhésion à celui-ci, ou à tout moment par la suite, déclarer qu'il n'est pas lié par les dispositions de la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole no 4 de Montréal de 1975*, dans la mesure où elles s'appliquent au transport de passagers et de bagages. Cette déclaration prendra effet quatre-vingt-dix jours après la date de sa réception par le Gouvernement de la République populaire de Pologne.

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

Article XXII

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

Article XXIII

Entre les Parties au présent Protocole qui sont également Parties à la Convention, complémentaire à la Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (ci-après dénommée «Convention de Guadalajara»), toute référence à la «Convention de Varsovie» contenue dans la Convention de Guadalajara s'applique à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole no 4 de Montréal de 1975*, dans les cas où le transport effectué en vertu du contrat mentionné au paragraphe b) de l'article premier de la Convention de Guadalajara est régi par le présent Protocole.

Article XXIV

Si deux ou plusieurs Etats sont parties d'une part au présent Protocole

Convention as amended at The Hague, 1955, and by Protocol No. 4 of Montreal, 1975, shall not apply to the carriage of persons, baggage and cargo for its military authorities on aircraft, registered in that State, the whole capacity of which has been reserved by or on behalf of such authorities; and

b) any State may declare at the time of ratification of or accession to the Additional Protocol No. 3 of Montreal, 1975, or at any time thereafter, that it is not bound by the provisions of the *Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, and by Protocol No. 4 of Montreal, 1975*, in so far as they relate to the carriage of passengers and baggage. Such declaration shall have effect ninety days after the date of receipt of the declaration by the Government of the Polish People's Republic.

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

Article XXII

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

Article XXIII

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

Article XXIV

If two or more States are Parties both to this Protocol and to the

et d'autre part au Protocole de Guatemala de 1971 ou au Protocole additionnel no 3 de Montréal de 1975, les règles suivantes s'appliquent entre eux:

a) en ce qui concerne les marchandises et les envois postaux, les dispositions résultant du régime établi par le présent Protocole l'emportent sur les dispositions résultant du régime établi par le Protocole de Guatemala de 1971 ou par le Protocole additionnel no 3 de Montréal de 1975;

b) en ce qui concerne les passagers et les bagages, les dispositions résultant du régime établi par le Protocole de Guatemala ou par le Protocole additionnel no 3 de Montréal de 1975 l'emportent sur les dispositions résultant du régime établi par le présent Protocole.

Article XXV

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

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

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

Guatemala City Protocol, 1971, or to the Additional Protocol No. 3 of Montreal, 1975, the following rules shall apply between them:

a) the provisions resulting from the system established by this Protocol, concerning cargo and postal items, shall prevail over the provisions resulting from the system established by the Guatemala City Protocol, 1971, or by the Additional Protocol No. 3 of Montreal, 1975;

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

Article XXV

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

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

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

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

Barbados	25 september 1975
België	25 september 1975
Brazilië	25 september 1975

Egypte	25 september 1975
Ghana	25 september 1975
Guatemala	25 september 1975
Joegoslavië	25 september 1975
Portugal	25 september 1975
Venezuela	25 september 1975
het Verenigd Koninkrijk van Groot- Brittanië en Noord-Ierland	25 september 1975
de Verenigde Staten van Amerika	25 september 1975
Zaire	25 september 1975
Frankrijk	30 december 1975
Canada	31 december 1975
Senegal	18 augustus 1976
Denemarken	1 december 1976
Noorwegen	21 oktober 1977
Zweden	12 december 1977
Finland	2 mei 1978
Italië	15 mei 1978
Spanje	30 september 1981
het Koninkrijk der Nederlanden	19 mei 1982

C. VERTALING

Protocol No. 4 van Montreal 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 gewij-

zigt, is het Verdrag van Warschau, zoals gewijzigd te 's-Gravenhage in 1955.

Artikel II

Artikel 2, tweede lid, van het Verdrag vervalt en wordt vervangen door de volgende bepalingen:

„2. Bij het vervoer van postzendingen is de vervoerder slechts aansprakelijk tegenover de betrokken postadministratie overeenkomstig de regels die van toepassing zijn op de verhouding tussen de vervoerders en de postadministraties.

3. Behoudens het bepaalde in het tweede lid van dit artikel zijn de bepalingen van dit Verdrag niet van toepassing op het vervoer van postzendingen.”

Artikel III

In hoofdstuk II van het Verdrag vervalt deel III (de artikelen 5 tot en met 16) en wordt vervangen door de volgende bepalingen:

„Deel III – Documenten betreffende goederen.

Artikel 5

1. Bij het vervoer van goederen moet een luchtvrachtbrief worden uitgereikt.

2. De uitreiking van een luchtvrachtbrief kan, met toestemming van de afzender, vervangen worden door het gebruik van ieder ander middel waardoor de gegevens betreffende het te verrichten vervoer worden vastgelegd. Indien van zodanig ander middel gebruik wordt gemaakt, reikt de vervoerder aan de afzender, op diens verzoek, een ontvangstbewijs voor de goederen uit, dat identificatie van de zending mogelijk maakt en toegang geeft tot de door die andere middelen vastgelegde gegevens.

3. De onmogelijkheid om op de plaatsen van doorvoer en bestemming gebruik te maken van de andere middelen, waardoor de gegevens betreffende het vervoer kunnen worden vastgelegd, zoals bedoeld in het tweede lid van dit artikel, geeft de vervoerder niet het recht te weigeren de goederen ten vervoer aan te nemen.

Artikel 6

1. De luchtvrachtbrief wordt door de afzender opgemaakt in drie oorspronkelijke exemplaren.

2. Het eerste exemplaar bevat de vermelding „voor de vervoerder”; het wordt getekend door de afzender. Het tweede exemplaar bevat de vermelding „voor de geadresseerde”; het wordt getekend door de afzender en de vervoerder. Het derde exemplaar wordt getekend door de vervoerder en door hem, na ontvangst van de goederen, aan de afzender overhandigd.

3. De handtekening van de vervoerder en van de afzender kunnen worden gedrukt of vervangen door een stempel.

4. Indien, op verzoek van de afzender, de vervoerder de luchtvrachtbrief opmaakt, wordt hij, behoudens tegenbewijs, geacht namens de afzender te handelen.

Artikel 7

Wanneer er meerdere colli zijn:

a. heeft de vervoerder van goederen het recht van de afzender te verlangen dat hij aparte luchtvrachtbrieven opmaakt;

b. heeft de afzender het recht van de vervoerder te verlangen dat hij aparte ontvangstbewijzen uitrekt, wanneer gebruik wordt gemaakt van de andere middelen, bedoeld in artikel 5, tweede lid.

Artikel 8

De luchtvrachtbrief en het ontvangstbewijs voor de goederen moeten 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;

c. de vermelding van het gewicht van de zending.

Artikel 9

Niet-inachtneming van het bepaalde in de artikelen 5 tot en met 8 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 10

1. De afzender is verantwoordelijk voor de juistheid van de bijzon-

derheden en verklaringen betreffende de goederen die door of namens hem in de luchtvrachtbrief zijn opgenomen, of die door of namens hem aan de vervoerder zijn verstrekt voor opneming in het ontvangstbewijs voor de goederen of in de gegevens, vastgelegd door de andere middelen, bedoeld in artikel 5, tweede lid.

2. De afzender is aansprakelijk voor alle schade die door de vervoerder of door enige andere persoon jegens wie de vervoerder aansprakelijk is, wordt geleden als gevolg van de onnauwkeurigheid, onjuistheid of onvolledigheid van de bijzonderheden en verklaringen die door of namens de afzender zijn verstrekt.

3. Behoudens het bepaalde in het eerste en tweede lid van dit artikel is de vervoerder aansprakelijk voor alle schade die door de afzender of enige andere persoon jegens wie de afzender aansprakelijk is, wordt geleden als gevolg van de onnauwkeurigheid, onjuistheid of onvolledigheid van de bijzonderheden en verklaringen die door of namens de vervoerder zijn opgenomen in het ontvangstbewijs voor de goederen of in de gegevens, vastgelegd door de andere middelen, bedoeld in artikel 5, tweede lid.

Artikel 11

1. De luchtvrachtbrief en het ontvangstbewijs voor de goederen strekken, behoudens tegenbewijs, tot bewijs van het sluiten van de overeenkomst, van de ontvangst van de goederen en de vervoerwaarden die erin worden vermeld.

2. De opgaven in de luchtvrachtbrief en in het ontvangstbewijs voor de goederen betreffende het gewicht, de afmetingen en de verpakking van de goederen, alsmede betreffende het aantal colli, hebben kracht van bewijs, behoudens tegenbewijs; die betreffende de hoeveelheid, de omvang en de toestand van de goederen leveren slechts bewijs op jegens de vervoerder voor zover zij door hem in tegenwoordigheid van de afzender zijn geverifieerd en daarvan melding is gemaakt in de luchtvrachtbrief, of indien het opgaven betreft die betrekking hebben op de uiterlijke staat van de goederen.

Artikel 12

1. Onder voorwaarde dat hij al de uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende verplichtingen nakomt, heeft de afzender het recht over de goederen te beschikken, hetzij door deze op de luchthaven van vertrek of van bestemming terug te nemen, hetzij door deze tijdens de reis bij een landing op te houden, hetzij door deze op de plaats van bestemming of tijdens de reis te doen afleveren aan een ander dan de oorspronkelijk aangewezen geadresseerde, hetzij door terugzending te vragen naar de luchthaven van vertrek, voor zover de uitoefening van dat recht geen

nadeel toebrengt aan de vervoerder of aan de andere afzenders en met de verplichting de daaruit voortvloeiende kosten te vergoeden.

2. Indien uitvoering van de opdrachten van de afzender onmogelijk is, moet de vervoerder hem daarvan onmiddellijk in kennis stellen.

3. Indien de vervoerder de opdrachten van de afzender betreffende de beschikking over de goederen uitvoert zonder overlegging te vorderen van het aan deze uitgereikte exemplaar van de luchtvrachtbrief of ontvangstbewijs voor de goederen, is hij, behoudens zijn recht van verhaal op de afzender, aansprakelijk voor de schade die daardoor veroorzaakt mocht worden aan de regelmatige houder van de luchtvrachtbrief of van het ontvangstbewijs voor de goederen.

4. Het recht van de afzender eindigt op het moment waarop dat van de geadresseerde begint overeenkomstig artikel 13. Indien evenwel de geadresseerde de goederen weigert of indien hij niet kan worden bereikt, herkrijgt de afzender zijn beschikkingsrecht.

Artikel 13

1. Tenzij de afzender het hem ingevolge artikel 12 toekomende recht heeft uitgeoefend, heeft de geadresseerde het recht, na aankomst van de goederen op de plaats van bestemming, van de vervoerder aflevering van de goederen te vorderen tegen betaling van de verschuldigde bedragen en onder naleving van de vervoervoorwaarden.

2. Tenzij anders is bedongen, moet de vervoerder de geadresseerde onmiddellijk in kennis stellen van de aankomst van de goederen.

3. Indien het verlies van de goederen door de vervoerder wordt erkend, of indien de goederen niet zijn aangekomen na afloop van een termijn van zeven dagen nadat zij hadden moeten aankomen, is de geadresseerde gerechtigd de rechten die uit de vervoerovereenkomst voortvloeien, jegens de vervoerder geldend te maken.

Artikel 14

De afzender en de geadresseerde kunnen alle rechten doen gelden die hun onderscheidenlijk in de artikelen 12 en 13 zijn toegekend, ieder op zijn eigen naam, onverschillig of zij handelen in hun eigen belang of dat van een ander, onder voorwaarde dat zij de door de vervoerovereenkomst opgelegde verplichtingen nakomen.

Artikel 15

1. De artikelen 12, 13 en 14 laten de verhouding tussen de afzender en de geadresseerde onderling en de verhouding tussen derden die hun rechten ontleen aan de afzender of de geadresseerde, onverlet.

2. Van de artikelen 12, 13 en 14 kan alleen worden afgeweken door een uitdrukkelijke bepaling in de luchtvrachtbrief of in het ontvangstbewijs voor de goederen.

Artikel 16

1. De afzender is verplicht de inlichtingen en documenten te verschaffen die, vóór de aflevering van de goederen aan de geadresseerde, nodig zijn om aan de formaliteiten inzake douane, plaatselijke rechten of politie te voldoen. De afzender is aansprakelijk jegens de vervoerder voor alle schade die het gevolg is van het ontbreken, de onvolledigheid of onnauwkeurigheid van die inlichtingen en documenten, behoudens in geval van schuld aan de zijde van de vervoerder of diens ondergeschikten.

2. De vervoerder is niet gehouden te onderzoeken of die inlichtingen en documenten juist of voldoende zijn.”

Artikel IV

Artikel 18 van het Verdrag vervalt en wordt vervangen door de volgende bepalingen:

„Artikel 18

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

2. De vervoerder is aansprakelijk voor de schade die wordt geleden in geval van vernieling, verlies of beschadiging van goederen, op grond van het enkele feit dat de gebeurtenis die de schade heeft veroorzaakt, heeft plaats gehad tijdens het luchtvervoer.

3. De vervoerder is evenwel niet aansprakelijk indien hij bewijst dat de vernieling, het verlies of de beschadiging van de goederen enkel en alleen het gevolg is van een of meer van de volgende omstandigheden:

- a. de aard of een eigen gebrek van de goederen;
- b. gebrekkige verpakking van de goederen door een ander dan de vervoerder of diens ondergeschikten;
- c. een oorlogshandeling of een gewapend conflict;
- d. een overheidsdaad, verricht in verband met de invoer, uitvoer of doorvoer van de goederen.

4. Het luchtvervoer, bedoeld in de voorgaande leden, omvat het tijdvak gedurende hetwelk de bagage of 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.

5. Het tijdvak van het luchtvervoer omvat niet enig vervoer over land, zee of binnenwateren, bewerkstelligd buiten een luchthaven. Indien dergelijk vervoer evenwel plaatsvindt ter uitvoering van een luchtvervoerovereenkomst met het oog op de inlading, aflevering of overlading, wordt elke schade, behoudens tegenbewijs, geacht het gevolg te zijn van een gebeurtenis die heeft plaats gehad tijdens het luchtvervoer."

Artikel V

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

„Artikel 20

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

Artikel VI

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

„Artikel 21

1. Indien de vervoerder bij het vervoer van reizigers en bagage bewijst dat de schade is veroorzaakt door de schuld van de getroffen persoon, dan wel dat zodanige schuld tot de schade heeft bijgedragen, kan het gerecht de vervoerder geheel of gedeeltelijk ontheffen van zijn aansprakelijkheid overeenkomstig de bepalingen van zijn eigen wet.

2. Indien de vervoerder bij het vervoer van goederen bewijst dat de schade is veroorzaakt door de schuld van de persoon die vergoeding vordert of van iemand aan wie deze zijn rechten ontleent, dan wel dat zodanige schuld tot de schade heeft bijgedragen, is hij geheel of gedeeltelijk ontheffen van zijn aansprakelijkheid jegens die persoon voor zover die schuld de schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen."

Artikel VII

In artikel 22 van het Verdrag:

a. vervallen in het tweede lid, letter a, de woorden „en van goederen”;

b. wordt na het tweede lid, letter a, het volgende lid ingevoegd:

„b. Bij het vervoer van goederen is de aansprakelijkheid van de vervoerder beperkt tot het bedrag van 17 bijzondere trekkingsrechten 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.”

c. wordt het tweede lid, letter b, vernummerd tot het tweede lid, letter c;

d. wordt na het vijfde lid het volgende lid ingevoegd:

„6. De in dit artikel in bijzondere trekkingsrechten uitgedrukte bedragen worden geacht betrekking te hebben op het bijzondere trekkingsrecht zoals dit is omschreven door het Internationale Monetaire Fonds. De omrekening van de bedragen in de nationale munteenheden geschiedt, in geval van een gerechtelijke procedure, volgens de waarde van zodanige munteenheden, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, op de datum van het vonnis. De waarde van de nationale munteenheid, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, van een Hoge Verdragsluitende Partij die lid is van het Internationale Monetaire Fonds wordt berekend overeenkomstig de waarderingsmethode die door het Internationale Monetaire Fonds op de datum van het vonnis wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties. De waarde van de nationale munteenheid, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten van een Hoge Verdragsluitende Partij die geen lid is van het Internationale Monetaire Fonds wordt berekend op een door die Hoge Verdragsluitende Partij vastgestelde wijze.

Niettemin kunnen Staten, die geen lid zijn van het Internationale Monetaire Fonds en waarvan de wet de toepassing van het bepaalde in artikel 22, tweede lid, letter b, niet toelaat, op het tijdstip van bekrachtiging of toetreding of op enig tijdstip nadien, verklaren dat de aansprakelijkheidsgrens van de vervoerder in gerechtelijke procedures op hun grondgebied wordt vastgesteld op een bedrag van 250 monetaire eenheden per kilogram. Deze monetaire eenheid komt overeen met vijfenzesig en een half milligram goud van een gehalte van negenhonderd duizendste fijn. Dit bedrag kan in de betrokken nationale munteenheid in ronde cijfers worden omgerekend. De omrekening van dit bedrag in de nationale munteenheid geschiedt volgens de wet van de betrokken Staat.”

Artikel VIII

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

„Artikel 24

1. Bij het vervoer van reizigers en bagage kan elke rechtsvordering tot schadevergoeding, op welke grond dan ook, 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.

2. Bij het vervoer van goederen 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 IX

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

„Artikel 25

Bij het vervoer van reizigers en bagage zijn de in artikel 22 bedoelde aansprakelijkheidsgrenzen 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 X

In artikel 25a van het Verdrag vervalt het derde lid en wordt vervangen door de volgende bepaling:

„3. Bij het vervoer van reizigers en bagage zijn de bepalingen van het eerste en tweede lid van dit artikel niet van toepassing, indien wordt bewezen, dat de schade het gevolg is van een handelen of nalaten van

de ondergeschikte, gedaan hetzij met de opzet schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.”

Artikel XI

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 XII

Artikel 33 van het Verdrag vervalt en wordt vervangen door de volgende bepaling:

„Artikel 33

Behoudens het bepaalde in artikel 5, derde lid, kan niets in dit Verdrag een vervoerder beletten te weigeren een vervoerovereenkomst te sluiten of regelingen te treffen die niet in tegenspraak zijn met de bepalingen van dit Verdrag.”

Artikel XIII

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

„Artikel 34

De bepalingen van de artikelen 3 tot en met 8 betreffende vervoersdocumenten zijn niet van toepassing op vervoer dat in bijzondere omstandigheden buiten iedere normale uitoefening van het luchtvaartbedrijf plaats heeft.’

HOOFDSTUK II

Toepasselijkheid van het gewijzigde Verdrag

Artikel XIV

Het Verdrag van Warschau, zoals dit in 1955 te 's-Gravenhage alsmede 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 XV

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 bij Protocol No. 4 van Montreal van 1975”.

Artikel XVI

Tot de datum waarop dit Protocol overeenkomstig de bepalingen van artikel XVIII in werking treedt, blijft het opengesteld voor ondertekening door alle Staten.

Artikel XVII

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 bij Protocol No. 4 van Montreal van 1975”.*

3. De akten van bekrachtiging worden nedergelegd bij de Regering van de Volksrepubliek Polen.

Artikel XVIII

1. Zodra dertig Staten, die dit Protocol hebben ondertekend, hun akten van bekrachtiging hebben nedergelegd, treedt het tussen deze in werking op de negentigste dag na de nederlegging van de dertigste akte van bekrachtiging. Voor iedere Staat, die het daarna bekrachtigt, treedt het 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 Regering van de Volksrepubliek Polen bij de Verenigde Naties geregistreerd.

Artikel XIX

1. Dit Protocol staat, nadat het in werking is getreden, open voor toetreding door elke Staat, die het niet heeft ondertekend.

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 bij Protocol No. 4 van Montreal van 1975”.

3. De akten van toetreding worden nedergelegd bij de Regering van de Volksrepubliek Polen en worden van kracht op de negentigste dag na de datum van nederlegging.

Artikel XX

1. Elke Partij bij dit Protocol kan het 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 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 bij Protocol No. 4 van Montreal van 1975”.

Artikel XXI

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

a. Elke Staat kan te allen tijde door een kennisgeving aan de Regering van de Volksrepubliek Polen verklaren dat het „Verdrag van Warschau, zoals gewijzigd te 's-Gravenhage in 1955 en bij Protocol No. 4 van Montreal van 1975”, 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.

b. Elke Staat kan op het tijdstip van bekrachtiging van of toetreding tot het Aanvullende Protocol No. 3 van Montreal van 1975 of op enig tijdstip nadien, verklaren dat hij zich niet gebonden acht door de bepalingen van het „Verdrag van Warschau, zoals gewijzigd te 's-Gravenhage

ge in 1955 en bij Protocol No. 4 van Montreal van 1975", voor zover deze betrekking hebben op het vervoer van reizigers en bagage. Een zodanige verklaring wordt van kracht negentig dagen na ontvangst van de verklaring door de Regering van de Volksrepubliek Polen.

2. Elke Staat die een voorbehoud heeft gemaakt overeenkomstig het voorgaande lid, kan het te allen tijde intrekken door een kennisgeving aan de Regering van de Volksrepubliek Polen.

Artikel XXII

De Regering van de Volksrepubliek Polen stelt alle Staten die Partij zijn bij het Verdrag van Warschau of bij dat Verdrag zoals gewijzigd, alle Staten die dit Protocol ondertekenen of ertoe toetreden, alsmede de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie 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 XXIII

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 „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 bij Protocol No. 4 van Montreal van 1975”, 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 XXIV

Indien twee of meer Staten Partij zijn bij zowel dit Protocol als bij het Protocol van Guatemala van 1971 of bij het Aanvullende Protocol No. 3 van Montreal van 1975, zijn tussen hen de volgende regels van toepassing:

a. wat de goederen en de postzendingen betreft, hebben de bepalingen die voortvloeien uit het stelsel vastgesteld bij dit Protocol voorrang boven de bepalingen die voortvloeien uit het stelsel vastgesteld bij het Protocol van Guatemala van 1971 of bij het Aanvullende Protocol No. 3 van Montreal van 1975;

b. wat de reizigers en de bagage betreft, hebben de bepalingen die voortvloeien uit het stelsel vastgesteld bij het Protocol van Guatemala

van 1971 of bij het Aanvullende Protocol No. 3 van Montreal van 1975 voorrang boven de bepalingen die voortvloeien uit het stelsel vastgesteld bij dit Protocol.

Artikel XXV

Dit Protocol blijft op de Zetel van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie opengesteld voor ondertekening tot 1 januari 1976, en daarna, tot het tijdstip waarop het overeenkomstig Artikel XVIII in werking treedt, op het Ministerie van Buitenlandse Zaken van de Volksrepubliek Polen. De Internationale Burgerluchtvaartorganisatie stelt de Regering van de Volksrepubliek Polen onverwijld in kennis van elke ondertekening en de datum daarvan, tijdens de periode waarin het Protocol voor ondertekening openstaat op de Zetel van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

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

GEDAAN te Montreal, op de vijftiengste dag van de maand september van het jaar 1975, in vier authentieke teksten in de Engelse, de Franse, de Russische en de Spaanse taal. 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. 28 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 XVII, derde lid, van het Protocol hebben de volgende Staten een akte van bekrachtiging nedergelegd bij de Volksrepubliek Polen:

Joegoslavië	11 maart 1977
Zweden	28 juni 1978
Egypte	17 november 1978
Brazilië ¹⁾	27 juli 1979
Portugal	7 april 1982

¹⁾ Onder het voorbehoud voorzien in artikel XXI, eerste lid, letter a, van het Protocol.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Protocol zullen ingevolge artikel XVIII, eerste lid, in werking treden op de negentigste dag na de nederlegging van de dertigste akte van bekrachtiging.

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 van welk Verdrag het onderhavige Protocol strekt, zijn tekst en vertaling bekendgemaakt in *Stb.* 1933, 365; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1978, 30.

Van het op 28 december 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.

Van het op 8 maart 1971 te Guatemala tot stand gekomen Protocol tot wijziging van bovengenoemd Verdrag zijn tekst en vertaling geplaatst in *Trb.* 1982, 78.

Op 25 september 1975 zijn te Montréal – behalve het onderhavige Protocol – nog de volgende Protocollen 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 Protocol van 1971 (tekst en vertaling in *Trb.* 1982, 81).

Het Internationale Monetaire Fonds, waarnaar wordt verwezen in artikel VII van het onderhavige Protocol, is ingesteld bij een op 27 december 1945 te Washington tot stand gekomen Overeenkomst. Tekst en vertaling van die Overeenkomst zijn bekendgemaakt in *Stb.* G 278; zie voorts, laatstelijk, *Trb.* 1978, 80.

De Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, naar welke Organisatie onder meer in artikel XXII 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, bijgewerkt tot en met het Protocol van 21 juni 1961 is geplaatst in *Trb.* 1973, 109.

Van het op 18 september 1961 te Guadalajara tot stand gekomen Verdrag tot 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, naar welk Verdrag wordt verwezen in artikel XXIII van het onderhavige Protocol,

is de tekst geplaatst in *Trb.* 1962, 37; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1978, 32.

Uitgegeven de *elfde* juni 1982.

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