

This publication super-
sedes Miscellaneous No.
5 (1956) Cmd. 9824

AIR TRAFFIC



Treaty Series No. 62 (1967)

Protocol

to amend the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929

The Hague, 28 September 1955

[The United Kingdom ratification was deposited on 3 March 1967 and the Protocol entered into force for the United Kingdom on 1 June 1967]

*Presented to Parliament by the Secretary of State for Foreign Affairs
by Command of Her Majesty
August 1967*

LONDON

HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

THREE SHILLINGS NET

Cmd. 3356

**PROTOCOLE
PORTANT MODIFICATION DE LA CONVENTION POUR
L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES RELATIVES AU
TRANSPORT AERIEN INTERNATIONAL SIGNEE A
VARSOVIE LE 12 OCTOBRE 1929**

LES GOUVERNEMENTS SOUSSIGNÉS

CONSIDÉRANT qu'il est souhaitable d'amender la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929,

SONT CONVENUS de ce qui suit :

CHAPITRE PREMIER

Amendements à la Convention

ARTICLE PREMIER

A l'article premier de la Convention—

(a) l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante:—

“ 2. Est qualifié *transport international*, au sens de la présente Convention, tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties Contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie Contractante si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat, même si cet Etat n'est pas une Haute Partie Contractante. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'une seule Haute Partie Contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente Convention.”

(b) l'alinéa 3 est supprimé et remplacé par la disposition suivante:—

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

ARTICLE II

A l'article 2 de la Convention—

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

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

ARTICLE III

A l'article 3 de la Convention—

(a) l'alinéa 1^{er} est supprimé et remplacé par la disposition suivante:—

“ 1. Dans le transport de passagers, un billet de passage doit être délivré, contenant :

- (a) l'indication des points de départ et de destination;
- (b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales;
- (c) un avis indiquant que si les passagers entreprennent un voyage comportant une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, leur transport peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésion corporelle, ainsi qu'en cas de perte ou d'avarie des bagages.”

(b) l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante:—

“ 2. Le billet de passage fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport. L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois, si, du consentement du transporteur, le passager s'embarque sans qu'un billet de passage ait été délivré, ou si le billet ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1 (c) du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22.”

ARTICLE IV

A l'article 4 de la Convention—

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

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

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

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

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

ARTICLE V

A l'article 6 de la Convention—

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

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

ARTICLE VI

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

“ La lettre de transport aérien doit contenir :

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

ARTICLE VII

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

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

ARTICLE VIII

A l'article 10 de la Convention—

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

“ 2. Il supportera la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la

responsabilité du transporteur est engagée à raison de ses indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.”

ARTICLE IX

A l'article 15 de la Convention—

l'alinéa suivant est inséré:—

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

ARTICLE X

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

ARTICLE XI

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

“ Article 22

1. Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est limitée à la somme de deux cent cinquante mille francs. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois par une convention spéciale avec le transporteur, le passager pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

2.—(a) Dans le transport de bagages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de deux cent cinquante francs par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

(b) En cas de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du colis ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par le même bulletin de bagages ou la même lettre de transport aérien, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

3. En ce qui concerne les objets dont le passager conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à cinq mille francs par passager.

4. Les limites fixées par le présent article n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à sa loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autre frais

du procès exposés par le demandeur. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.

5. Les sommes indiquées en francs dans le présent article sont considérées comme se rapportant à une unité monétaire constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Ces sommes peuvent être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaies nationales autres que la monnaie-or s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur-or de ces monnaies à la date du jugement."

ARTICLE XII

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

"2. L'alinéa 1^{er} du présent article ne s'applique pas aux clauses concernant la perte ou le dommage résultant de la nature ou du vice propre des marchandises transportées."

ARTICLE XIII

A l'article 25 de la Convention—

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

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

ARTICLE XIV

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

" Article 25 A

1. Si une action est intentée contre un préposé du transporteur à la suite d'un dommage visé par la présente Convention, ce préposé, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des limites de responsabilité que peut invoquer ce transporteur en vertu de l'article 22.

2. Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur et de ses préposés ne doit pas dépasser lesdites limites.

3. Les dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement."

ARTICLE XV

A l'article 26 de la Convention—

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

"2. En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de sept jours pour les bagages et de quatorze jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les vingt et un jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition."

ARTICLE XVI

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

"Les dispositions des articles 3 à 9 inclus relatives aux titres de transport ne sont pas applicables au transport effectué dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne."

ARTICLE XVII

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

" Article 40 A

1. A l'article 37, alinéa 2 et à l'article 40, alinéa 1^{er}, l'expression *Haute Partie Contractante* signifie *Etat*. Dans tous les autres cas, l'expression *Haute Partie Contractante* signifie un Etat dont la ratification ou l'adhésion à la Convention a pris effet et dont la dénonciation n'a pas pris effet.

2. Aux fins de la Convention, le mot *territoire* signifie non seulement le territoire métropolitain d'un Etat, mais aussi tous les territoires qu'il représente dans les relations extérieures."

CHAPITRE II

Champ d'application de la Convention amendée

ARTICLE XVIII

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

CHAPITRE III

Dispositions Protocolaires

ARTICLE XIX

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

ARTICLE XX

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

ARTICLE XXI

1. Le présent Protocole sera soumis à la ratification des Etats signataires.
2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention amendée par ce Protocole.
3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement de la République Populaire de Pologne.

ARTICLE XXII

1. Lorsque le présent Protocole aura réuni les ratifications de trente Etats signataires, il entrera en vigueur entre ces Etats le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification. A l'égard de chaque Etat qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.
2. Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par le Gouvernement de la République Populaire de Pologne.

ARTICLE XXIII

1. Après son entrée en vigueur, le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout Etat non signataire.
2. L'adhésion au présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention amendée par le présent Protocole.
3. L'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du Gouvernement de la République Populaire de Pologne et produira ses effets le quatre-vingt-dixième jour après ce dépôt.

ARTICLE XXIV

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

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

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

ARTICLE XXV

1. Le présent Protocole s'appliquera à tous les territoires qu'un Etat partie à ce Protocole représente dans les relations extérieures, à l'exception des territoires à l'égard desquels une déclaration a été faite conformément à l'alinéa 2 du présent article.

2. Tout Etat pourra, au moment du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer que son acceptation du présent Protocole ne vise pas un ou plusieurs des territoires qu'il représente dans les relations extérieures.

3. Tout Etat pourra par la suite notifier au Gouvernement de la République Populaire de Pologne que le présent Protocole s'appliquera à un ou plusieurs des territoires ayant fait l'objet de la déclaration prévue à l'alinéa 2 du présent article. Cette notification produira ses effets le quatre-vingt-dixième jour après la date de sa réception par ce Gouvernement.

4. Tout Etat partie à ce Protocole pourra, conformément aux dispositions de l'article XXIV, alinéa 1^{er}, dénoncer le présent Protocole séparément pour tous ou pour l'un quelconque des territoires qu'il représente dans les relations extérieures.

ARTICLE XXVI

Il ne sera admis aucune réserve au présent Protocole. Toutefois, un Etat pourra à tout moment déclarer par notification faite au Gouvernement de la République Populaire de Pologne que la Convention amendée par le présent Protocole ne s'appliquera pas au transport de personnes, de marchandises et de bagages effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ledit Etat et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

ARTICLE XXVII

Le Gouvernement de la République Populaire de Pologne notifiera immédiatement aux Gouvernements de tous les Etats signataires de la Convention ou du présent Protocole, de tous les Etats parties à la Convention ou au présent Protocole, et de tous les Etats membres de

l'Organisation de l'Aviation civile internationale ou de l'Organisation des Nations Unies, ainsi qu'à l'Organisation de l'Aviation civile internationale:

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

PROTOCOL
TO AMEND THE CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF
CERTAIN RULES RELATING TO INTERNATIONAL CARRIAGE
BY AIR SIGNED AT WARSAW ON 12 OCTOBER 1929

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,⁽¹⁾

HAVE AGREED as follows:

CHAPTER I

Amendments to the Convention

ARTICLE I

In Article 1 of the Convention—

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

“2. For the purposes of this Convention, the expression *international carriage* means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two High Contracting Parties or within the territory of a single High Contracting Party if there is an agreed stopping place within the territory of another State, even if that State is not a High Contracting Party. Carriage between two points within the territory of a single High Contracting Party without an agreed stopping place within the territory of another State is not international carriage for the purposes of this Convention.”

(b) paragraph 3 shall be deleted and replaced by the following:—

“3. Carriage to be performed by several successive air carriers is deemed, for the purposes of this Convention, to be one undivided carriage if it has been regarded by the parties as a single operation, whether it had been agreed upon under the form of a single contract or of a series of contracts, and it does not lose its international character merely because one contract or a series of contracts is to be performed entirely within the territory of the same State.”

ARTICLE II

In Article 2 of the Convention—

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

“2. This Convention shall not apply to carriage of mail and postal packages.”

(1) “Treaty Series No. 11 (1933)”, Cmd. 4284.

ARTICLE III

In Article 3 of the Convention—

(a) paragraph 1 shall be deleted and replaced by the following:—

“1. In respect of the carriage of passengers a ticket 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;
- (c) a notice to the effect that, if the passenger's journey involves an ultimate destination or stop in a country other than the country of departure, the Warsaw Convention may be applicable and that the Convention governs and in most cases limits the liability of carriers for death or personal injury and in respect of loss of or damage to baggage.”

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

“2. The passenger ticket shall constitute *prima facie* evidence of the conclusion and conditions of the contract of carriage. The absence, irregularity or loss of the passenger ticket does 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. Nevertheless, if, with the consent of the carrier, the passenger embarks without a passenger ticket having been delivered, or if the ticket does not include the notice required by paragraph 1(c) of this Article, the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of Article 22.”

ARTICLE IV

In Article 4 of the Convention—

(a) paragraphs 1, 2 and 3 shall be deleted and replaced by the following:—

“1. In respect of the carriage of registered baggage, a baggage check shall be delivered, which, unless combined with or incorporated in a passenger ticket 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;
- (c) a notice to the effect that, if the carriage involves an ultimate destination or stop in a country other than the country of departure, the Warsaw Convention may be applicable and that the Convention governs and in most cases limits the liability of carriers in respect of loss of or damage to baggage.”

(b) paragraph 4 shall be deleted and replaced by the following:—

“2. The baggage check shall constitute *prima facie* evidence of the registration of the baggage and of the conditions of the contract of carriage. The absence, irregularity or loss of the baggage check does 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. Nevertheless, if the carrier takes charge of the baggage without a baggage check having been delivered or if the baggage check (unless combined with or incorporated in the passenger ticket which complies with the provisions of Article 3, paragraph 1 (c)) does not include the notice required by paragraph 1 (c) of this Article, he shall not be entitled to avail himself of the provisions of Article 22, paragraph 2.

ARTICLE V

In Article 6 of the Convention—

paragraph 3 shall be deleted and replaced by the following:—

“3. The carrier shall sign prior to the loading of the cargo on board the aircraft.”

ARTICLE VI

Article 8 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:—

“The air waybill 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;
- (c) a notice to the consignor to the effect that, if the carriage involves an ultimate destination or stop in a country other than the country of departure, the Warsaw Convention may be applicable and that the Convention governs and in most cases limits the liability of carriers in respect of loss of or damage to cargo.”

ARTICLE VII

Article 9 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:—

“If, with the consent of the carrier, cargo is loaded on board the aircraft without an air waybill having been made out, or if the air waybill does not include the notice required by Article 8, paragraph (c), the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of Article 22, paragraph 2.”

ARTICLE VIII

In Article 10 of the Convention—

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

“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.”

ARTICLE IX

To Article 15 of the Convention—

the following paragraph shall be added:—

“3. Nothing in this Convention prevents the issue of a negotiable air waybill.”

ARTICLE X

Paragraph 2 of Article 20 of the Convention shall be deleted.

ARTICLE XI

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

“Article 22

1. In the carriage of persons the liability of the carrier for each passenger is limited to the sum of two hundred and fifty thousand francs. Where, in accordance with the law of the court seised of the case, damages may be awarded in the form of periodical payments, the equivalent capital value of the said payments shall not exceed two hundred and fifty thousand francs. Nevertheless, by special contract, the carrier and the passenger may agree to a higher limit of liability.

2.—(a) In the carriage of registered baggage and of cargo, the liability of the carrier is limited to a sum of two hundred and fifty francs per kilogramme, unless the passenger or 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 passenger's or consignor's actual interest in delivery at destination.

(b) In the case of loss, damage or delay of part of registered baggage or 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. Nevertheless, when the loss, damage or delay of a part of the registered baggage or cargo, or of an object contained therein, affects the value of other packages covered by the same baggage check or 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. As regards objects of which the passenger takes charge himself the liability of the carrier is limited to five thousand francs per passenger.

4. The limits prescribed in this article shall not prevent the court from awarding, in accordance with its own law, in addition, the whole or part of the court costs and of the other expenses of the litigation incurred by the plaintiff. The foregoing provision shall not apply if the amount of the damages awarded, excluding court costs and other expenses of the litigation, does not exceed the sum which the carrier has offered in writing to the plaintiff within a period of six months from the date of the occurrence causing the damage, or before the commencement of the action, if that is later.

5. The sums mentioned in francs in this Article 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 XII

In Article 23 of the Convention, the existing provision shall be renumbered as paragraph 1 and another paragraph shall be added as follows:—

"2. Paragraph 1 of this Article shall not apply to provisions governing loss or damage resulting from the inherent defect, quality or vice of the cargo carried."

ARTICLE XIII

In Article 25 of the Convention—

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

"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 XIV

After Article 25 of the Convention, the following article shall be inserted:—

" Article 25 A

1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which this 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 Article 22.

2. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, his servants and agents, in that case, shall not exceed the said limits.

3. 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 XV

In Article 26 of the Convention—

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

"2. In the case of damage, the person entitled to delivery must complain to the carrier forthwith after the discovery of the damage, and, at the latest, within seven days from the date of receipt in the case of baggage and fourteen days from the date of receipt in the case of cargo. In the case of delay the complaint must be made at the latest within twenty-one days from the date on which the baggage or cargo have been placed at his disposal."

ARTICLE XVI

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

"The provisions of Articles 3 to 9 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."

ARTICLE XVII

After Article 40 of the Convention, the following Article shall be inserted:—

"Article 40 A

1. In Article 37, paragraph 2 and Article 40, paragraph 1, the expression *High Contracting Party* shall mean *State*. In all other cases, the expression *High Contracting Party* shall mean a State whose ratification of or adherence to the Convention has become effective and whose denunciation thereof has not become effective.

2. For the purposes of the Convention the word *territory* means not only the metropolitan territory of a State but also all other territories for the foreign relations of which that State is responsible."

CHAPTER II

Scope of application of the Convention as amended

ARTICLE XVIII

The Convention as amended 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 within the territory of another State.

CHAPTER III

Final Clauses

ARTICLE XIX

As between the Parties to this Protocol, the Convention and the 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*.

ARTICLE XX

Until the date on which this Protocol comes into force in accordance with the provisions of Article XXII, paragraph 1, it shall remain open for signature on behalf of any State which up to that date has ratified or adhered to the Convention or which has participated in the Conference at which this Protocol was adopted.

ARTICLE XXI

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 Convention shall have the effect of adherence to the Convention as amended by this Protocol.
3. The instruments of ratification shall be deposited with the Government of the People's Republic of Poland.

ARTICLE XXII

1. As soon as thirty signatory States have deposited their instruments of ratification of this Protocol, it shall come into force between them on the ninetieth day after the deposit of the thirtieth instrument of ratification.⁽²⁾ 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 People's Republic of Poland.

ARTICLE XXIII

1. This Protocol shall, after it has come into force, be open for adherence by any non-signatory State.
2. Adherence to this Protocol by any State which is not a Party to the Convention shall have the effect of adherence to the Convention as amended by this Protocol.
3. Adherence shall be effected by the deposit of an instrument of adherence with the Government of the People's Republic of Poland and shall take effect on the ninetieth day after the deposit.

⁽²⁾ The Protocol came into force on 1 August, 1963.

ARTICLE XXIV

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

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

X 3. As between the Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Convention in accordance with Article 39 thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the Convention as amended by this Protocol.

ARTICLE XXV

1. This Protocol shall apply to all territories for the foreign relations of which a State Party to this Protocol is responsible, with the exception of territories in respect of which a declaration has been made in accordance with paragraph 2 of this Article.

2. Any State may, at the time of deposit of its instrument of ratification or adherence, declare that its acceptance of this Protocol does not apply to any one or more of the territories for the foreign relations of which such State is responsible.

3. Any State may subsequently, by notification to the Government of the People's Republic of Poland, extend the application of this Protocol to any or all of the territories regarding which it has made a declaration in accordance with paragraph 2 of this Article. The notification shall take effect on the ninetieth day after its receipt by that Government.

4. Any State Party to this Protocol may denounce it, in accordance with the provisions of Article XXIV, paragraph 1, separately for any or all of the territories for the foreign relations of which such State is responsible.

ARTICLE XXVI

No reservation may be made to this Protocol except that a State may at any time declare by a notification addressed to the Government of the People's Republic of Poland that the Convention as amended by this Protocol shall not apply to the carriage of persons, cargo and baggage 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.

ARTICLE XXVII

The Government of the People's Republic of Poland shall give immediate notice to the Governments of all States signatories to the Convention or this Protocol, all States Parties to the Convention or this Protocol, and all States

Members of the International Civil Aviation Organization or of the United Nations and to the International Civil Aviation Organization:

- (a) of any signature of this Protocol and the date thereof;
- (b) of the deposit of any instrument of ratification or adherence in respect of this Protocol and the date thereof;
- (c) of the date on which this Protocol comes into force in accordance with Article XXII, paragraph 1;
- (d) of the receipt of any notification of denunciation and the date thereof;
- (e) of the receipt of any declaration or notification made under Article XXV and the date thereof; and
- (f) of the receipt of any notification made under Article XXVI and the date thereof.

**PROTOCOLO
QUE MODIFICA EL CONVENIO PARA LA UNIFICACION DE
CIERTAS REGLAS RELATIVAS AL TRANSPORTE AEREO
INTERNACIONAL FIRMADO EN VARSOVIA EL
12 DE OCTUBRE DE 1929**

LOS GOBIERNOS FIRMANTES

CONSIDERANDO que es deseable modificar el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929,

HAN CONVENIDO lo siguiente:

CAPITULO PRIMERO

Modificaciones al Convenio

ARTÍCULO I

En el artículo 1 del Convenio—

(a) se suprime el párrafo 2 y se sustituye por la siguiente disposición:—

“2. A los fines del presente Convenio, la expresión *transporte internacional* significa todo transporte, en el que, de acuerdo con lo estipulado por las partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o transbordo, están situados, bien en el territorio de dos Altas Partes Contratantes, bien en el territorio de una sola Alta Parte Contratante si se ha previsto una escala en el territorio de cualquier otro Estado, aunque éste no sea una Alta Parte Contratante. El transporte entre dos puntos dentro del territorio de una sola Alta Parte Contratante, sin una escala convenida en el territorio de otro Estado, no se considerará transporte internacional a los fines del presente Convenio.”

(b) se suprime el párrafo 3 y se sustituye por la siguiente disposición:—

“3. El transporte que haya de efectuarse por varios transportistas aéreos sucesivamente, constituirá, a los fines del presente Convenio, un solo transporte cuando haya sido considerado por las partes como una sola operación, tanto si ha sido objeto de un solo contrato como de una serie de contratos, y no perderá su carácter internacional por el hecho de que un solo contrato o una serie de contratos deban ejecutarse íntegramente en el territorio del mismo Estado.”

ARTÍCULO II

En el artículo 2 del Convenio—

se suprime el párrafo 2 y se sustituye por la siguiente disposición:—

“2. El presente Convenio no se aplicará al transporte de correo y paquetes postales.”

ARTÍCULO III

En el artículo 3 del Convenio—

(a) se suprime el párrafo 1 y se sustituye por la siguiente disposición:—

“ 1. En el transporte de pasajeros deberá expedirse un billete de pasaje, que contenga:

- (a) la indicación de los puntos de partida y destino;
- (b) si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, deberá indicarse una de esas escalas;
- (c) un aviso indicando que, si los pasajeros realizan un viaje cuyo punto final de destino o una escala, se encuentra en un país que no sea el de partida, el transporte podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia, el cual, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportista por muerte o lesiones así como por pérdida o averías del equipaje.”

(b) se suprime el párrafo 2 y se sustituye por la siguiente disposición:—

“ 2. El billete de pasaje hace fé, salvo prueba en contrario, de la celebración y de las condiciones del contrato de transporte. La ausencia, irregularidad o pérdida del billete no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que quedará sujeto a las reglas del presente Convenio. Sin embargo, si, con el consentimiento del transportista, el pasajero se embarca sin que se haya expedido el billete de pasaje, o si este billete no comprende el aviso exigido por el párrafo 1 (c), el transportista no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones del artículo 22.”

ARTÍCULO IV

En el artículo 4 del Convenio—

(a) se suprimen los párrafos 1, 2 y 3 y se sustituyen por la siguiente disposición:—

“ 1. En el transporte de equipaje facturado, deberá expedirse un talón de equipaje que, si no está combinado con un billete de pasaje que cumpla con los requisitos del artículo 3, párrafo 1 (c), o incorporado al mismo, deberá contener:

- (a) la indicación de los puntos de partida y destino;
- (b) si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, deberá indicarse una de esas escalas;
- (c) un aviso indicando que, si el transporte cuyo punto final de destino o una escala, se encuentra en un país que no sea el de partida, podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia, el cual, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportista por pérdida o averías del equipaje.”

(b) se suprime el párrafo 4 y se sustituye por la siguiente disposición:—

“ 2. El talón de equipaje hace fé, salvo prueba en contrario, de haberse facturado el equipaje y de las condiciones del contrato de transporte. La ausencia, irregularidad o pérdida del talón no afecta a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que quedará sujeto a las reglas del presente Convenio. Sin embargo, si el transportista recibe bajo custodia el equipaje sin que se haya expedido un talón de equipaje, o si este, en el caso de que no esté combinado con un billete de equipaje que cumpla con los requisitos del artículo 3, párrafo 1 (c), o incorporado al mismo, no comprende el aviso exigido por el párrafo 1 (c), no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones del artículo 22, párrafo 2.”

ARTÍCULO V

En el artículo 6 del Convenio—

se suprime el párrafo 3 y se sustituye por la siguiente disposición:—

“ 3. El transportista pondrá su firma antes del embarque de la mercancía a bordo de la aeronave.”

ARTÍCULO VI

Se suprime el artículo 8 del Convenio y se sustituye por la siguiente disposición:—

“ La carta de porte aéreo deberá contener:

- (a) la indicación de los puntos de partida y destino;
- (b) si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, deberá indicarse una de esas escalas;
- (c) un aviso indicando a los expedidores que, si el transporte cuyo punto final de destino, o una escala, se encuentra en un país que no sea el de partida, podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia, el cual, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportista por pérdida o averías de las mercancías.”

ARTÍCULO VII

Se suprime el artículo 9 del Convenio y se sustituye por la siguiente disposición:—

“ Si, con el consentimiento del transportista, se embarcan mercancías sin que se haya expedido una carta de porte aéreo, o si ésta no contiene el aviso prescrito en el párrafo (c) del artículo 8, el transportista no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones del párrafo 2 del artículo 22.”

ARTÍCULO VIII

En el artículo 10 del Convenio—

se suprime el párrafo 2 y se sustituye por la siguiente disposición:—

“ 2. Deberá indemnizar al transportista o a cualquier persona, con respecto de la cual éste sea responsable, por cualquier daño que sea consecuencia de sus indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas.”

ARTÍCULO IX

Se añade el siguiente párrafo al artículo 15 del Convenio:—

“ 3. Nada en el presente Convenio impedirá la expedición de una carta de porte aéreo negociable.”

ARTÍCULO X

En el artículo 20 del Convenio se suprime el párrafo 2.

ARTÍCULO XI

Se suprime el artículo 22 del Convenio y se sustituye por las siguientes disposiciones:—

“ Artículo 22

1. En el transporte de personas, la responsabilidad del transportista con respecto a cada pasajero, se limitará a la suma de doscientos cincuenta mil francos. En el caso de que, con arreglo a la ley del tribunal que conozca del asunto, la indemnización puede ser fijada en forma de renta, el capital de la renta no podrá sobrepasar este límite. Sin embargo, por convenio especial con el transportista, el pasajero podrá fijar un límite de responsabilidad más elevado.

2.—(a) En el transporte de equipaje facturado y de mercancías la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de doscientos cincuenta francos por kilogramo, salvo declaración especial de valor hecha por el expedidor en el momento de la entrega del bulto al transportista y mediante el pago de una tasa suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportista estará obligado a pagar hasta el importe de la suma declarada, a menos que pruebe que éste es superior al valor real en el momento de la entrega.

(b) En caso de pérdida, averías o retraso de una parte del equipaje facturado o de las mercancías o de cualquier objeto en ellos contenido, solamente se tendrá en cuenta el peso total del bulto afectado para determinar el límite de responsabilidad del transportista. Sin embargo, cuando la pérdida, avería o retraso de una parte del equipaje facturado, de las mercancías o de un objeto en ellos contenido, afecte al valor de otros bultos comprendidos en el mismo talón de equipaje o carta de porte aéreo, se tendrá en cuenta el peso total de tales bultos para determinar el límite de responsabilidad.

3. En lo que concierne a los objetos, cuya custodia conserve el pasajero, la responsabilidad del transportista se limitará a cinco mil francos por pasajero.

4. Los límites establecidos en el presente artículo no tendrán por efecto el restar al tribunal la facultad de acordar además, conforme a su propia ley, una suma que corresponda a todo o parte de las costas y otros gastos del litigio en que haya incurrido el demandante. La disposición anterior no regirá cuando el importe de la indemnización acordada, con exclusión de las costas y otros gastos del litigio, no exceda de la suma que el transportista haya ofrecido por escrito al demandante, dentro de un período de seis meses a contar del hecho que causó los daños, o antes de comenzar el juicio, si la segunda fecha es posterior.

5. Las sumas en francos mencionadas en este artículo se considerarán que se refieren a una unidad de moneda consistente en sesenta y cinco miligramos y medio de oro con ley de novecientas milésimas. Podrán ser convertidas en moneda nacional en números redondos. Esta conversión, a moneda nacional distinta de la moneda oro, se efectuará, si hay procedimiento judicial, con sujeción al valor oro de dicha moneda nacional en la fecha de la sentencia.”

ARTÍCULO XII

En el artículo 23 del Convenio, la disposición existente aparecerá como párrafo 1 y se añadirá otro párrafo que diga:—

“2. Lo previsto en el párrafo 1 del presente artículo no se aplicará a las cláusulas referentes a pérdida o daño resultante de la naturaleza o vicio propio de las mercancías transportadas.”

ARTÍCULO XIII

En el artículo 25 del Convenio—

se suprimen los párrafos 1 y 2, quedando reemplazados por lo siguiente:—

“Los límites de responsabilidad previstos en el artículo 22 no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes, con intención de causar el daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño; sin embargo, en el caso de una acción u omisión de los dependientes, habrá que probar también que éstos actuaban en el ejercicio de sus funciones.”

ARTÍCULO XIV

Después del artículo 25 del Convenio se añade el siguiente artículo:—

“ Artículo 25 A

1. Si se intenta una acción contra un dependiente del transportista, por daños a que se refiere el presente Convenio, dicho dependiente, si prueba que actuaba en el ejercicio de sus funciones, podrá ampararse en los límites de responsabilidad que pudiera invocar el transportista en virtud del artículo 22.

2. El total de la indemnización obtenible del transportista y de sus dependientes, en éste caso, no excederá de dichos límites.

3. Las disposiciones anteriores del presente artículo no regirán si se prueba que el daño es resultado de una acción u omisión del dependiente, con intención de causar el daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño.”

ARTÍCULO XV

En el Artículo 26 del Convenio—

se suprime el párrafo 2 y se sustituye por la siguiente disposición:—

“2. En caso de avería, el destinatario deberá presentar una protesta inmediatamente después de haber sido notada dicha avería y, a más tardar, dentro de siete días para los equipajes y de catorce días para las mercancías, a contar de la fecha de su recibo. En caso de retraso, la protesta deberá hacerse a más tardar dentro de los veintinueve días a contar del día en que el equipaje o la mercancía hayan sido puestos a disposición del destinatario.”

ARTÍCULO XVI

Se suprime el artículo 34 del Convenio y se sustituye por lo siguiente:—

“Las disposiciones de los artículos 3 a 9, inclusive relativas a títulos de transporte, no se aplicarán en caso de transportes efectuados en circunstancias extraordinarias, fuera de toda operación normal de la explotación aérea.”

ARTÍCULO XVII

Después del artículo 40 del Convenio se añade el siguiente artículo:—

“ Artículo 40 A

1. En el artículo 37, párrafo 2, y en el artículo 40, párrafo 1, la expresión *Alta Parte Contratante* significa *Estado*. En todos los demás casos, la expresión *Alta Parte Contratante* significa el Estado cuya ratificación o adhesión al Convenio ha entrado en vigor, y cuya denuncia del mismo no ha surtido efecto.

2. A los fines del Convenio, el término *territorio* significa no solamente el territorio metropolitano de un Estado, sino también todos los demás territorios de cuyas relaciones exteriores sea responsable dicho Estado.”

CAPITULO II

Campo de aplicación del Convenio modificado

ARTÍCULO XVIII

El Convenio, modificado por este Protocolo, se aplicará al transporte internacional definido en el artículo 1 del Convenio si los puntos de partida y de destino mencionados en ese artículo se encuentran en los territorios de dos Partes del presente Protocolo o del territorio de una sola Parte, si hay una escala prevista en el territorio de cualquier otro Estado.

CAPITULO III

Cláusulas Finales

ARTÍCULO XIX

Para las Partes de este Protocolo, el Convenio y el Protocolo se considerarán e interpretarán como un solo instrumento, él que se designará con el nombre de *Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955*.

ARTÍCULO XX

Hasta la fecha en que entre en vigor, de acuerdo con lo previsto en el Artículo XXII, párrafo 1, el presente Protocolo permanecerá abierto a la firma por parte de todo Estado que, hasta dicha fecha, haya ratificado o se haya adherido al Convenio o que haya participado en la Conferencia en que se adoptó el presente Protocolo.

ARTÍCULO XXI

1. El presente Protocolo se someterá a ratificación de los Estados signatarios.
2. La ratificación del presente Protocolo por todo Estado que no sea parte en el Convenio tendrá el efecto de una adhesión al Convenio modificado por el presente Protocolo.
3. Los instrumentos de ratificación serán depositados ante el Gobierno de la República Popular de Polonia.

ARTÍCULO XXII

1. Tan pronto como treinta Estados signatarios hayan depositado sus instrumentos de ratificación del presente Protocolo, este entrará en vigor entre ellos al nonagésimo día a contar del depósito del trigésimo instrumento de ratificación. Para cada uno de los Estados que ratifiquen después de esa fecha entrará en vigor el nonagésimo día a contar del depósito de su instrumento de ratificación.
2. Tan pronto como entre en vigor el presente Protocolo, será registrado en la Organización de las Naciones Unidas por el Gobierno de la República Popular de Polonia.

ARTÍCULO XXIII

1. Después de su entrada en vigor, el presente Protocolo quedará abierto a la adhesión de todo Estado no signatario.
2. La adhesión al presente Protocolo por un Estado que no sea parte en el Convenio implica la adhesión a dicho Convenio modificado por el presente Protocolo.
3. La adhesión se efectuará mediante el depósito de un instrumento de adhesión ante el Gobierno de la República Popular de Polonia, el cual surtirá efecto al nonagésimo día a contar de la fecha de depósito.

ARTÍCULO XXIV

1. Toda Parte en el presente Protocolo podrá denunciarlo mediante notificación dirigida al Gobierno de la República Popular de Polonia.

2. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha de recepción por el Gobierno de la República Popular de Polonia de la notificación de dicha denuncia.

3. Para las Partes en el presente Protocolo, la denuncia por cualquiera de ellas del Convenio de acuerdo con el artículo 39 del mismo no podrá ser interpretada como una denuncia de dicho Convenio modificado por el presente Protocolo.

ARTÍCULO XXV

1. El presente Protocolo se aplicará a todos los territorios de cuyas relaciones exteriores sea responsable un Estado Parte en el presente Protocolo, con la excepción de los territorios respecto a los cuales se haya formulado una declaración conforme al párrafo 2 del presente artículo.

2. Todo Estado podrá declarar, en el momento del depósito de su instrumento de ratificación o adhesión, que la aceptación del presente Protocolo no comprende alguno o algunos de los territorios de cuyas relaciones exteriores sea responsable.

3. Todo Estado podrá posteriormente, por medio de una comunicación dirigida al Gobierno de la República Popular de Polonia, hacer extensiva la aplicación del presente Protocolo a cualquiera de los territorios con respecto a los cuales haya formulado una declaración de acuerdo con lo estipulado en el párrafo 2 del presente artículo. Esta notificación surtirá efecto al nonagésimo día a contar de la fecha de recepción de la misma por dicho Gobierno.

4. Todo Estado Parte en el presente Protocolo podrá denunciarlo, conforme a las disposiciones del Artículo XXIV, párrafo 1, separadamente con respecto a cualquiera de los territorios de cuyas relaciones exteriores tal Estado sea responsable.

ARTÍCULO XXVI

El presente Protocolo no podrá ser objeto de reservas, pero todo Estado podrá declarar en cualquier momento, por notificación dirigida al Gobierno de la República Popular de Polonia, que el Convenio, en la forma modificada por el presente Protocolo, no se aplicará al transporte de personas, mercancías y equipaje por sus autoridades militares, en las aeronaves matriculadas en tal Estado y cuya capacidad total haya sido reservada por tales autoridades o por cuenta de las mismas.

ARTÍCULO XXVII

El Gobierno de la República Popular de Polonia notificará inmediatamente a los Gobiernos de todos los Estados signatarios del Convenio o del presente Protocolo, de todos los Estados partes en el Convenio o en el presente Protocolo, y de todos los Estados miembros de la Organización de

Aviación Civil Internacional o de la Organización de las Naciones Unidas, así como a la Organización de Aviación Civil Internacional:

- (a) toda firma del presente Protocolo y la fecha de la misma,
- (b) el depósito de todo instrumento de ratificación o adhesión de dicho Protocolo y la fecha en que se hizo,
- (c) la fecha en que el presente Protocolo entre en vigor de acuerdo con el párrafo 1 del artículo XXII,
- (d) toda notificación de denuncia y la fecha de su recepción,
- (e) toda declaración o notificación hecha de acuerdo con el artículo XXV, y la fecha de recepción de la misma,
- (f) toda notificación hecha de acuerdo con el artículo XXVI, y la fecha de recepción de la misma.

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

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

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

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

DONE at The Hague on the twenty-eighth day of the month of September of the year One Thousand Nine Hundred and Fifty-five, in three authentic texts in the English, French and Spanish languages. In the case of any inconsistency, the text in the French language, in which language the Convention was drawn up, shall prevail.

This Protocol shall be deposited with the Government of the People's Republic of Poland with which, in accordance with Article XX, it shall remain open for signature, and that Government shall send certified copies thereof to the Governments of all States signatories to the Convention or this Protocol, all States Parties to the Convention or this Protocol, and all States Members of the International Civil Aviation Organization or of the United Nations, and to the International Civil Aviation Organization.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los Plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Protocolo.

HECHO en La Haya el vigésimo-octavo día del mes de septiembre del año mil novecientos cincuenta y cinco, en tres textos auténticos en español, francés e inglés. En caso de divergencias, hará fe el texto en idioma francés, en que fué redactado el Convenio.

El presente Protocolo será depositado ante el Gobierno de la República Popular de Polonia, donde, de acuerdo con el artículo XX, quedará abierto a la firma, y dicho Gobierno remitirá ejemplares certificados del mismo a los Gobiernos de todos los Estados signatarios del Convenio o del presente Protocolo, de todos los Estados Partes en el Convenio o en el presente Protocolo, y de todos los Estados Miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional o de la Organización de las Naciones Unidas, así como a la Organización de Aviación Civil Internacional.

République fédérale d'Allemagne

DR. OTTO RIESE 28.9.55.
GERD RINCK 28.9.55.
DR. J. HÜBENER 28.9.55.

Belgique

STRATEN

Brésil

TRAJANO FURTADO REIS 28.9.55
CLAUDIO GANNS 28-9-55

Egypte

DIAEDDINE SALEH 28/9/955.

Etats-Unis d'Amérique

France

J. P. GARNIER
ANDRÉ GARNAULT 28 Septembre 1955

Grèce

N. ANISSAS 28 Septembre 1955
CONSTANTINE CHR. HADJIDIMOULAS
28, September 1955

République Populaire Hongroise

V. ZALKA 28. septembre 1955.

Irlande

TIMOTHY J. O'DRISCOLL. 28.IX.'55

Israël

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

Ad Referendum

Italie

ANTONIO AMBROSINI

Laos
P. SAVANN 28-9-55—
BOURZAY 28.9.55

Liechtenstein
FRÉDÉRIC SCHAEERER 28.9.55.

Luxembourg
VICTOR BODSON 28.9.55
PIERRE HAMER 28.9.55

Mexique
ENRIQUE M. LOAEZA 28-9-55
A. F. RIGALT 28-9-55

Norvège
EDVIN ALTEN 28-9-55

Pays-Bas
GOEDHUIS 28-9-55.

Philippines
SIMEON R. ROXAS 28/9/55
DANIEL ME. G. 28/9/55

République Populaire de Pologne
T. FINDZIŃSKI 28/9-55
K. PIERZYŃSKI 28/9-55
S. MINORSKI 28/9/55

Portugal
FERNANDO QUARTIN DE OLIVEIRA BASTOS
ad referendum 28/9/55

République Populaire Roumaine
M. COCIU 28.IX.1955
L. BADULESCU 28.IX.1955

Salvador

P. A. DELGADO B. 28.IX.1955
M. RAMÍREZ. 28.IX.1955.
FR. PÁRRAGA. 28/IX/55.

Suède

KARL SIDENBLADH 28.9.1955

Suisse

FRITZ STALDER 28.9.1955

République Tchécoslovaque

FR. NOVÁK 28.9.1955
V. BAUER 28.9.1955

Union des Républiques Soviétiques Socialistes

(V. DANILITCHEV) 28.IX.1955

Venezuela

LUIS M. CHAFARDET-URBINA 28/9/55
RAMÓN CARMONA 28-9-55
V. J. DELASCIO 28-9-55

Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord

A. N. NOBLE March 23, 1956

ADDITIONAL SIGNATURES

Australia	...	...	...	...	...	...	12 July 1956
Byelorussia	...	...	...	...	...	...	9 April 1960
Canada	...	...	...	...	...	...	16 August 1956
Denmark	...	...	...	...	...	...	16 March 1957
German Democratic Republic*	...	...	...	...	...	...	11 December 1957
Iceland	...	...	...	...	...	...	3 May 1963
Japan	...	...	...	...	...	...	2 May 1956
Mali	...	...	...	...	...	...	16 August 1962
Morocco	...	...	...	...	...	...	31 May 1963
New Zealand	...	...	...	...	...	...	19 March 1958
Pakistan	...	...	...	...	...	...	8 August 1960
Ukraine	...	...	...	...	...	...	15 January 1960
United States	...	...	...	...	...	...	28 June 1956
Yugoslavia	...	...	...	...	...	...	3 December 1958

RATIFICATIONS

Australia	...	...	...	...	...	...	23 June 1959
Belgium	...	...	...	...	...	...	27 August 1963
Brazil	...	...	...	...	...	...	16 June 1964
Byelorussia	...	...	...	...	...	...	17 January 1961
Canada	...	...	...	...	...	...	18 April 1964
Czechoslovakia	...	...	...	...	...	...	23 November 1957
Denmark	...	...	...	...	...	...	3 May 1963

* In a note dated 19 February 1958 addressed to the Polish Government, the Government of the United Kingdom declared that they do not recognise the German authorities in the Soviet Zone of Germany as a Government nor do they recognise that territory as a State. Therefore Her Majesty's Government are unable to take cognizance of the action of the German authorities in the Soviet Zone of Germany.

The Governments of Australia, Austria, Belgium, Canada, Denmark, Iran, Italy, the Netherlands, Norway, Pakistan, South Africa and Sweden have made declarations to like effect.

Egypt*	...	...	...	...	...	...	26 April 1956
El Salvador	...	...	...	...	...	...	17 September 1956
France	...	...	...	...	...	...	19 May 1959
Federal Republic of Germany (including Berlin)	...	...	...	...	...	Land	27 October 1960
German Democratic Republic	...	...	...	...	...	...	19 May 1959
Greece	...	...	...	...	...	...	23 June 1965
Hungary	...	...	...	...	...	...	4 October 1957
Iceland	...	...	...	...	...	...	3 May 1963
Ireland	...	...	...	...	...	...	12 October 1959
Israel	...	...	...	...	...	...	5 August 1964
Italy	...	...	...	...	...	...	4 May 1963
Laos	...	...	...	...	...	...	9 May 1956
Liechtenstein	...	...	...	...	...	...	3 January 1966
Luxembourg	...	...	...	...	...	...	13 February 1957
Mali	...	...	...	...	...	...	30 December 1963
Mexico	...	...	...	...	...	...	27 May 1957
Netherlands	...	...	...	...	...	...	21 September 1960
New Zealand	...	...	...	...	...	...	16 March 1967
Norway	...	...	...	...	...	...	3 May 1963
Pakistan	...	...	...	...	...	...	16 January 1961
Philippines	...	...	...	...	...	...	30 November 1966
Poland	...	...	...	...	...	...	23 April 1956
Portugal	...	...	...	...	...	...	16 September 1963
Rumania	...	...	...	...	...	...	8 December 1958
Soviet Union	...	...	...	...	...	...	25 March 1957
Sweden	...	...	...	...	...	...	3 May 1963
Switzerland	...	...	...	...	...	...	19 October 1962
Ukraine	...	...	...	...	...	...	23 July 1960
* United Kingdom	...	...	...	...	...	...	3 March 1967
Venezuela	...	...	...	...	...	...	26 August 1960
Yugoslavia	...	...	...	...	...	...	16 April 1959

The Governments of Congo (Brazzaville), Ivory Coast, the Malagasy Republic and Niger have declared that they consider themselves bound by this Protocol, which was applied to their territories before independence.

* In connection with the declaration deposited with the Government of the Polish People's Republic on 2 March 1959 in which the Government of the United Arab Republic declared on their own behalf and in particular on behalf of the Syrian Province that they considered themselves bound by the ratifications by Egypt of the Warsaw Air Convention of 1929 and The Hague Protocol of 1955 amending this Convention, the Government of the Syrian Arab Republic confirmed the above declaration on their own behalf after separation from the United Arab Republic and, particularly, by their Note of 13 April 1964.

ACCESSIONS

Bulgaria	...	...	...	...	...	...	14 December 1963
Colombia	...	...	...	...	...	...	15 August 1966
Cuba	...	...	...	...	...	...	30 August 1965
Nepal	...	...	...	...	...	...	12 February 1966
Senegal	...	...	...	...	...	...	19 June 1964
Spain	...	...	...	...	...	...	6 December 1965
Tunisia	...	...	...	...	...	...	15 November 1963

For exclusions of UK dependent
territories from UK ratification
see Treaty Paper XIV-74.

Printed and published by
HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

To be purchased from
49 High Holborn, London w.c.1
423 Oxford Street, London w.1
13A Castle Street, Edinburgh 2
109 St. Mary Street, Cardiff
Brazennose Street, Manchester 2
50 Fairfax Street, Bristol 1
35 Smallbrook, Ringway, Birmingham 5
7-11 Linenhall Street, Belfast 2
or through any bookseller

Printed in England