

شماره: ۷۳/۲۹۳۴۴

تاریخ: ۱۳۹۴/۴/۳۱

پست:

دبیرخانه شورای نگهبان  
شماره ثبت: ۹۴/۱۰/۲۰۳۱  
تاریخ ثبت: ۱۳۹۴/۴/۳۱  
کد پرونده:  
ساعت ورود:

حضرت آیت الله احمد جنتی

دبیر محترم شورای نگهبان

در اجرای اصل نود و چهارم (۹۴) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران

لایحه اجازه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به تشریفات (پروتکل) های اصلاحی (۱)،

(۲) و (۴) کنوانسیون ورشو و اصلاحی آن به موجب تشریفات (پروتکل) لاهه مربوط به

یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی که به مجلس شورای

اسلامی تقدیم گردیده بود و در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ ۱۳۹۴/۴/۲۴

مجلس با اصلاحاتی به تصویب رسیده است، به پیوست ارسال می گردد.

علی لازرجانی

شماره: ۷۳/۲۹۳۴۴

تاریخ: ۱۳۹۴/۴/۳۱

پیست:

لایحه اجازه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به تشریفات (پروتکل) های اصلاحی (۱)،  
(۲) و (۴) کنوانسیون ورشو و اصلاحی آن به موجب تشریفات (پروتکل) لاهه مربوط به  
یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی

ماده واحده- به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می‌شود به  
تشریفات (پروتکل) های اصلاحی (۱)، (۲) و (۴) کنوانسیون ورشو مورخ ۱۲ اکتبر  
۱۹۲۹ میلادی (۲۰ مهر ۱۳۰۸ هجری شمسی) و اصلاحی آن به موجب  
تشریفات (پروتکل) لاهه مورخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ میلادی (۵ مهر ۱۳۳۴  
هجری شمسی) مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی  
بین‌المللی که در ۲۵ سپتامبر ۱۹۷۵ میلادی (۳ مهر ۱۳۵۴ هجری شمسی) در  
مونترال به تصویب رسیده است به شرح پیوست ملحق گردد و اسناد الحاق را  
نزد امین اسناد تودیع نماید.  
تبصره- در اجرای این قانون رعایت اصول هفتاد و هفتم (۷۷) و یکصد و  
سی و نهم (۱۳۹) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، الزامی است.

بسم الله الرحمن الرحيم

تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۱) امضاء شده در مونترال در تاریخ ۲۵ سپتامبر ۱۹۷۵  
(۱۳۵۴/۷/۳) به منظور اصلاح کنوانسیون یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل  
هوایی بین‌المللی امضاء شده در ورشو در تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ (۱۳۰۸/۷/۲۰)

دولت‌های امضاءکننده زیر، با اذعان به سودمندی اصلاح کنوانسیون یکسان  
کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی امضاء شده در ورشو در  
تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ (۱۳۰۸/۷/۲۰) به شرح زیر توافق نمودند:

شماره: ۷۳/۲۹۳۴۴

تاریخ: ۱۳۹۴/۴/۳۱

پست:

### فصل اول - اصلاحات کنوانسیون

ماده ۱- کنوانسیون‌نی که مفاد این فصل آن را اصلاح می‌کند، کنوانسیون ورشو مورخ ۱۹۲۹ میلادی (۱۳۰۸ هجری شمسی) است.

ماده ۲- ماده (۲۲) کنوانسیون حذف و ماده زیر جایگزین آن می‌گردد:  
ماده ۲۲-

۱- در مورد حمل مسافرین، مسؤولیت متصدی حمل و نقل برای هر مسافر به مبلغ ۸۳۰۰ حق برداشت ویژه (اس.دی.آر) محدود می‌گردد. هرگاه طبق قانون دادگاهی که به موضوع رسیدگی می‌کند مقرر گردد که خسارات به اقساط پرداخت گردد، ارزش برابری اقساط مزبور نباید از این سقف تجاوز نماید. با این وجود طی قراردادی ویژه، متصدی حمل و نقل و مسافر می‌توانند در مورد سقف بالاتری از مسؤولیت توافق کنند.

۲- در مورد حمل بار همراه و بار غیرهمراه ثبت شده، مسؤولیت متصدی حمل و نقل در مورد هر کیلوگرم، به مبلغ ۱۷ اس.دی.آر محدود می‌گردد مگر آن‌که فرستنده در هنگام تحویل بسته به متصدی حمل و نقل نسبت به تحویل آن در مقصد ارزش ویژه‌ای را اظهار نموده و در صورت لزوم وجه تکمیلی را پرداخته باشد. در این صورت متصدی حمل و نقل مسؤول پرداخت مبلغی خواهد بود که از میزان ارزش اظهار شده بیشتر نباشد، مگر آن‌که ثابت کند مبلغ مزبور از ارزش واقعی محموله هنگام تحویل توسط فرستنده در مقصد بیشتر است.

۳- در مورد اشیائی که مسافر مسؤولیت نگهداری آنها را خود به عهده می‌گیرد، مسؤولیت متصدی حمل و نقل به ۳۳۲ اس.دی.آر نسبت به هر مسافر محدود می‌گردد.

۴- چنین تلقی خواهد شد که مبالغ مزبور در این ماده بر مبنای اس.دی.آر بر اساس اس.دی.آر تعریف شده توسط صندوق بین‌المللی پول می‌باشد. در مورد پرونده‌های قضائی، تبدیل مبالغ مزبور به پول رایج ملی باید بر مبنای ارزش آن پول رایج برحسب اس.دی.آر در تاریخ حکم صورت پذیرد. ارزش

شماره: ۷۳/۲۹۳۴۴

تاریخ: ۱۳۹۴/۴/۳۱

پوست:

پول رایج ملی طرف عظمای متعاهدی که عضو صندوق بین‌المللی پول می‌باشد برحسب اس.دی.آر، طبق شیوه ارزش‌گذاری محاسبه می‌شود که عملاً توسط صندوق بین‌المللی پول در تاریخ حکم برای فعالیت‌ها و معاملات اعمال می‌گردد. ارزش پول رایج ملی طرف عظمای متعاهدی که عضو صندوق بین‌المللی پول نمی‌باشد بر اساس اس.دی.آر به نحوی که آن طرف عظمای متعاهد تعیین می‌نماید محاسبه خواهد شد. با این وجود کشورهایی که عضو صندوق بین‌المللی پول نیستند و قوانین آنها اعمال مفاد بند (۱)، (۲) و (۳) ماده (۲۲) را مجاز نمی‌شمارد به هنگام تصویب یا الحاق یا در هر زمان پس از آن می‌توانند اعلام نمایند که سقف مسؤلیت متصدی حمل و نقل در پرونده‌های قضائی در سرزمین آنها مبلغ ۱۲۵/۰۰۰ واحد پولی برای هر مسافر در مورد بند (۱) ماده (۲۲) و ۲۵۰ واحد پولی برای هر کیلوگرم در مورد بند (۲) ماده (۲۲) و ۵/۰۰۰ واحد پولی برای هر مسافر در مورد بند (۳) ماده (۲۲) می‌باشد. واحد پولی مزبور برابر با شصت و پنج و نیم میلی‌گرم طلا با عیار نهصد هزارم است. این مبالغ را می‌توان به هر پول رایج ملی مربوط، به نزدیک‌ترین عدد غیر اعشاری تبدیل نمود. تبدیل این مبالغ به پول رایج ملی باید بر اساس قانون کشور مورد نظر صورت گیرد.

### فصل دوم- حیطه شمول کنوانسیون اصلاح شده

ماده ۳- کنوانسیون ورشو به‌گونه اصلاح شده توسط این تشریفات (پروتکل) در مورد حمل و نقل بین‌المللی به گونه تعریف شده در ماده (۱) این کنوانسیون اعمال می‌گردد، مشروط بر این‌که محل مبدأ و مقصد موضوع ماده مذکور یا در سرزمین دو طرف این تشریفات (پروتکل) یا در سرزمین یک طرف این تشریفات (پروتکل) با محل توقف مورد توافق در سرزمین کشوری دیگر واقع شده باشد.

شماره: ۷۳/۲۹۳۴۴

تاریخ: ۱۳۹۴/۴/۳۱

پست:

### فصل سوم - مقررات نهائی

ماده ۴- بین طرفهای این تشریفات (پروتکل)، کنوانسیون و تشریفات (پروتکل) باید با هم به عنوان سندی واحد خوانده و تفسیر شوند و به عنوان کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده به موجب تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۱) مونترال مورخ ۱۹۷۵ (۱۳۵۴) شناخته شوند.

ماده ۵- این تشریفات (پروتکل) تا زمان لازم الاجراء شدن طبق مفاد ماده (۷) برای امضای هر کشوری مفتوح خواهد بود.

### ماده ۶-

۱- این تشریفات (پروتکل) منوط به تصویب کشورهای امضاءکننده خواهد بود.

۲- تصویب این تشریفات (پروتکل) از جانب هر کشوری که طرف کنوانسیون ورشو نمی باشد به منزله الحاق به کنوانسیون به گونه اصلاح شده به موجب این تشریفات (پروتکل) خواهد بود.

۳- اسناد تصویب باید نزد دولت جمهوری خلق لهستان تودیع گردد.

### ماده ۷-

۱- این تشریفات (پروتکل) به محض این که سی کشور امضاءکننده، اسناد تصویب خود را تودیع نمایند، در نودمین روز پس از تودیع سی امین سند تصویب، میان کشورهای مزبور لازم الاجراء می گردد. پس از آن این تشریفات (پروتکل) برای هر کشوری که آن را تصویب می کند در نودمین روز پس از تودیع اسناد تصویب توسط آن لازم الاجراء خواهد شد.

۲- این تشریفات (پروتکل) به محض لازم الاجراء شدن باید توسط جمهوری خلق لهستان نزد سازمان ملل متحد به ثبت برسد.

شماره: ۷۳/۲۹۳۴۴

تاریخ: ۱۳۹۴/۴/۳۱

پست:

ماده ۸-

- ۱- این تشریفات (پروتکل) پس از لازم الاجراء شدن باید برای الحاق کشورهای غیر امضاءکننده، مفتوح باشد.
- ۲- الحاق به این تشریفات (پروتکل) از جانب هر کشوری که طرف کنوانسیون نمی باشد به منزله الحاق به کنوانسیون اصلاح شده به موجب این تشریفات (پروتکل) است.
- ۳- الحاق باید با تودیع سند الحاق نزد دولت جمهوری خلق لهستان انجام پذیرد و در نودمین روز پس از تودیع، نافذ می گردد.

ماده ۹-

- ۱- هر طرف این تشریفات (پروتکل) می تواند با ارسال اطلاعیه ای به دولت جمهوری خلق لهستان عضویت خود در این تشریفات (پروتکل) را فسخ نماید.
- ۲- فسخ عضویت، شش ماه پس از دریافت اطلاعیه فسخ عضویت توسط دولت جمهوری خلق لهستان نافذ می گردد.
- ۳- میان طرفهای این تشریفات (پروتکل)، فسخ عضویت در کنوانسیون طبق ماده (۳۹) آن توسط هر یک از آنها به هیچ وجه به منزله فسخ عضویت در کنوانسیون اصلاح شده به موجب این تشریفات (پروتکل) تلقی نخواهد شد.

ماده ۱۰- هیچ گونه قید تحدید تعهدی را نمی توان در مورد این تشریفات (پروتکل) در نظر گرفت.

ماده ۱۱- دولت جمهوری خلق لهستان باید تاریخ هر یک از امضاءها، تاریخ تودیع هر سند تصویب یا الحاق، تاریخ لازم الاجراء شدن این تشریفات (پروتکل) و دیگر اطلاعات مربوط را فوری به اطلاع تمام کشورهای طرف کنوانسیون ورشو یا کنوانسیون اصلاح شده مزبور و کلیه کشورهای امضاءکننده

شماره: ۷۳/۲۹۳۴۴

تاریخ: ۱۳۹۴/۴/۳۱

پوست:

یا ملحق شونده به این تشریفات (پروتکل) و نیز سازمان بین‌المللی هواپیمایی  
کشوری برساند.

ماده ۱۲- میان طرفهای این تشریفات (پروتکل) که طرفهای متعاقد  
کنوانسیون نیز می‌باشند، متمم کنوانسیون ورشو در مورد یکسان کردن برخی از  
مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی بین‌المللی که توسط شخص دیگری غیر  
از متصدی حمل و نقل طرف قرارداد انجام گردیده است و در تاریخ ۱۸  
سپتامبر ۱۹۶۱ (۱۳۴۰/۶/۲۷) در گوادالاخارا به امضاء رسیده است (که از این  
پس «کنوانسیون گوادالاخارا» نامیده خواهد شد) در مواردی که حمل و نقل به  
موجب توافق موضوع بند (ب) ماده (۱) کنوانسیون گوادالاخارا در این تشریفات  
(پروتکل) مورد حکم قرار گرفته باشد، هرگونه ارجاع به «کنوانسیون ورشو» در  
کنوانسیون گوادالاخارا شامل ارجاع به کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده به  
موجب تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۱) مونترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی  
(۱۳۵۴ شمسی) خواهد بود.

ماده ۱۳- این تشریفات (پروتکل) برای امضاء تا اول ژانویه ۱۹۷۶  
(۱۳۵۵/۱۰/۱۱) در مقر سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری و پس از آن تا  
زمان لازم‌الاجراء شدن طبق ماده (۷) در وزارت امور خارجه جمهوری خلق  
لهستان مفتوح خواهد ماند. سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری باید دولت  
جمهوری خلق لهستان را از هر یک از موارد امضاء و تاریخ مربوط به آن در  
طی زمانی که تشریفات (پروتکل) برای امضاء در مقر سازمان بین‌المللی  
هواپیمایی کشوری مفتوح می‌باشد، آگاه نماید.

برای گواهی مراتب بالا امضاء کنندگان تام‌الاختیار زیر که به‌طور مقتضی  
مجاز می‌باشند این تشریفات (پروتکل) را امضاء نموده‌اند.

شماره: ۷۳/۲۹۳۴۴

تاریخ: ۱۳۹۴/۴/۳۱

پیوست:

این تشریفات (پروتکل) بیست و پنجمین روز از ماه سپتامبر سال هزار و نهمصد و هفتاد و پنج در چهار متن معتبر به زبانهای انگلیسی، فرانسوی، روسی و اسپانیایی در مونترال تنظیم گردید.

در صورت بروز هر نوع اختلاف، متن فرانسوی، که کنوانسیون ورشو مورخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ (۱۳۰۸/۷/۲۰) نیز به همان زبان تدوین شده است حاکم خواهد بود.

**تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۲) امضاء شده در مونترال  
در تاریخ ۲۵ سپتامبر ۱۹۷۵ (۱۳۵۴/۷/۳) به منظور اصلاح کنوانسیون  
یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی امضاء شده در ورشو  
در تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ (۱۳۰۸/۷/۲۰) و اصلاح شده به موجب تشریفات  
(پروتکل) امضاء شده در لاهه در تاریخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ (۱۳۳۴/۷/۶)**

دولتهای امضاءکننده زیر، با اذعان به سودمندی اصلاح کنوانسیون یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی امضاء شده در ورشو در تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ (۱۳۰۸/۷/۲۰) به گونه اصلاح شده به موجب تشریفات (پروتکل) امضاء شده در لاهه در تاریخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ (۱۳۳۴/۷/۶) به شرح زیر توافق نمودند:

#### فصل اول - اصلاحات کنوانسیون

ماده ۱- کنوانسیونی که مفاد این فصل آن را اصلاح می‌کند، کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) است.

ماده ۲- ماده (۲۲) کنوانسیون حذف و ماده زیر جایگزین آن می‌گردد:

ماده ۲۲-

۱- در مورد حمل اشخاص، مسؤولیت متصدی حمل و نقل برای هر مسافر به مبلغ ۱۶۶۰۰ حق برداشت ویژه (اس.دی.آر) محدود می‌گردد. هر گاه



شماره: ۷۳/۲۹۳۴۴

تاریخ: ۱۳۹۴/۴/۳۱

پیت:

طبق قانون دادگاهی که به موضوع رسیدگی می‌کند مقرر گردد که خسارات به اقساط پرداخت گردد ارزش برابری اقساط مزبور نباید از این سقف تجاوز نماید. با این وجود طی قراردادی ویژه، متصدی حمل و نقل و مسافر می‌توانند در مورد سقف بالاتری از مسؤلیت توافق کنند.

-۲-

الف) در مورد حمل بار همراه ثبت شده و بار، مسؤلیت متصدی حمل و نقل در مورد هر کیلوگرم به مبلغ ۱۷ اس.دی. آر محدود می‌گردد، مگر آن که مسافر یا فرستنده هنگام تحویل بسته به متصدی حمل و نقل نسبت به تحویل آن در مقصد ارزش ویژه‌ای را اظهار نموده و در صورت لزوم وجه تکمیلی را پرداخته باشد. در این صورت متصدی حمل و نقل مسؤل پرداخت مبلغی خواهد بود که از میزان ارزش اظهار شده بیشتر نباشد، مگر آن که ثابت کند که مبلغ مزبور از ارزش واقعی محموله هنگام تحویل توسط مسافر یا فرستنده در مقصد بیشتر است.

ب) در صورت مفقود شدن، صدمه دیدن یا تأخیر در ارسال بخشی از بار یا بار همراه ثبت شده یا اشیاء داخل آنها، وزنی که در تعیین مقداری که مسؤلیت متصدی حمل و نقل به آن محدود می‌باشد در نظر گرفته می‌شود، باید فقط محدود به وزن بسته یا بسته‌ها گردد. با این وجود در صورتی که مفقود شدن، صدمه دیدن یا تأخیر در ارسال بخشی از بار یا بار همراه ثبت شده یا اشیاء داخل آنها بر ارزش دیگر بسته‌های مندرج در همان رسید دریافت بار همراه یا همان بارنامه تأثیر گذارد، وزن کل بسته یا بسته‌های مزبور نیز باید در تعیین سقف مسؤلیت در نظر گرفته شود.

۳- در مورد اشیائی که مسافر مسؤلیت نگهداری آنها را خود به عهده می‌گیرد، مسؤلیت متصدی حمل و نقل به ۲۳۲ اس.دی. آر نسبت به هر مسافر محدود می‌گردد.

۴- سقفهای مقرر در این ماده نباید دادگاه را از صدور حکم طبق قوانین خود برای تمام یا بخشی از هزینه‌های دادرسی و دیگر مخارج مربوط به اقامه

شماره: ۷۳/۲۹۳۴۴

تاریخ: ۱۳۹۴/۴/۳۱

پست:

دعوی علاوه بر مبلغ خسارت مندرج در فوق که خواهان متحمل شده است، بازدارد. اگر میزان خسارت‌های مورد حکم، منهای هزینه‌های دادرسی و سایر مخارج مربوط به اقامه دعوا از مبلغی که متصدی حمل و نقل به طور کتبی ظرف شش ماه از تاریخ رویداد موجب خسارت یا پیش از طرح دعوی - چنانچه دیرتر صورت گیرد- به خواهان پیشنهاد نموده باشد تجاوز نکند، مفاد فوق اعمال نخواهد شد.

۵- چنین تلقی خواهد شد که مبالغ مذکور در این ماده بر مبنای اس.دی.آر بر اساس اس.دی.آر تعریف شده توسط صندوق بین‌المللی پول می‌باشد. در مورد پرونده‌های قضائی، تبدیل مبالغ مزبور به پول رایج ملی باید بر مبنای ارزش آن پول رایج برحسب اس.دی.آر در تاریخ حکم صورت پذیرد. ارزش پول رایج ملی طرف عظمای متعاهدی که عضو صندوق بین‌المللی پول می‌باشد برحسب اس.دی.آر طبق شیوه ارزش‌گذاری محاسبه می‌شود که عملاً توسط صندوق بین‌المللی پول در تاریخ حکم برای فعالیت‌ها و معاملات اعمال می‌گردد. ارزش پول رایج ملی طرف عظمای متعاهدی که عضو صندوق بین‌المللی پول نمی‌باشد بر اساس اس.دی.آر به نحوی که آن طرف متعاهد عظمای تعیین می‌نماید محاسبه خواهد شد. با این وجود کشورهای عضو صندوق بین‌المللی پول نیستند و قوانین آنها اعمال مفاد بند (۱)، جزء (الف) بند (۲) و بند (۳) ماده (۲۲) را مجاز نمی‌شمارد به هنگام تصویب یا الحاق یا در هر زمان پس از آن می‌توانند اعلام نمایند که سقف مسؤلیت متصدی حمل و نقل در پرونده‌های قضائی در سرزمین آنها مبلغ ۲۵۰/۰۰۰ واحد پولی برای هر مسافر در مورد بند (۱) ماده (۲۲) و ۲۵۰ واحد پولی برای هر کیلوگرم در مورد جزء (الف) بند (۲) ماده (۲۲) و ۵/۰۰۰ واحد پولی برای هر مسافر در مورد بند (۳) ماده (۲۲) می‌باشد. واحد پولی مزبور برابر با شصت و پنج و نیم میلی گرم طلا با عیار نهصد هزارم است. این مبالغ را می‌توان به هر پول رایج ملی مربوط به نزدیک‌ترین عدد غیر اعشاری تبدیل نمود. تبدیل این مبالغ به پول رایج ملی باید بر اساس قانون کشور مورد نظر صورت گیرد.

شماره: ۷۳/۲۹۳۴۴

تاریخ: ۱۳۹۴/۴/۳۱

پیت:

### فصل دوم - حیظه شمول کنوانسیون اصلاح شده

ماده ۳- کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) و به موجب این تشریفات (پروتکل) در مورد حمل و نقل بین‌المللی به گونه تعریف شده در ماده (۱) این کنوانسیون اعمال می‌گردد مشروط بر آنکه محل مبدأ و مقصد موضوع ماده مذکور یا در سرزمین دو طرف این تشریفات (پروتکل) یا در سرزمین یک طرف این تشریفات (پروتکل) با محل توقف مورد توافق در سرزمین کشوری دیگر واقع شده باشد.

### فصل سوم - مقررات نهائی

ماده ۴- بین طرفهای این تشریفات (پروتکل)، کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) و این تشریفات (پروتکل) باید با هم به عنوان سندی واحد خوانده و تفسیر شوند و به عنوان کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) و به موجب تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۲) مونترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) شناخته شوند.

ماده ۵- این تشریفات (پروتکل) تا زمان لازم‌الاجراء شدن طبق مفاد ماده (۷)، برای امضای هر کشوری مفتوح خواهد بود.

### ماده ۶-

۱- این تشریفات (پروتکل) منوط به تصویب کشورهای امضاءکننده خواهد بود.

۲- تصویب این تشریفات (پروتکل) از جانب هر کشوری که طرف کنوانسیون ورشو نمی‌باشد یا هر کشوری که طرف کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) نمی‌باشد به منزله الحاق به کنوانسیون به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴)

شماره: ۷۳/۲۹۳۴۴

تاریخ: ۱۳۹۴/۴/۳۱

پست:

شمسی) و تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۲) مونترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) خواهد بود.

۳- اسناد تصویب باید نزد دولت جمهوری خلق لهستان تودیع گردد.

#### ماده ۷-

۱- این تشریفات (پروتکل) به محض این که سی کشور امضاءکننده، اسناد تصویب خود را تودیع نمایند، در نودمین روز پس از تودیع سی‌امین سند تصویب میان کشورهای مزبور لازم‌الاجزاء می‌گردد. پس از آن این تشریفات (پروتکل) برای هر کشوری که آن را تصویب کند در نودمین روز پس از تودیع اسناد تصویب توسط آن لازم‌الاجزاء خواهد شد.

۲- این تشریفات (پروتکل) به محض لازم‌الاجزاء شدن باید از توسط جمهوری خلق لهستان نزد سازمان ملل متحد به ثبت برسد.

#### ماده ۸-

۱- این تشریفات (پروتکل) پس از لازم‌الاجزاء شدن باید برای الحاق کشورهای غیر امضاءکننده، مفتوح باشد.

۲- الحاق به این تشریفات (پروتکل) از جانب هر کشوری که طرف کنوانسیون ورشو نمی‌باشد یا هر کشوری که طرف کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) نمی‌باشد به منزله الحاق به کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) و به موجب تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۲) مونترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) می‌باشد.

۳- الحاق باید با تودیع سند الحاق به دولت جمهوری خلق لهستان انجام پذیرد و در نودمین روز پس از تودیع، نافذ می‌گردد.

#### ماده ۹-

۱- هر طرف این تشریفات (پروتکل) می‌تواند با ارسال اطلاعیه‌ای به دولت جمهوری خلق لهستان عضویت خود در این تشریفات (پروتکل) را فسخ نماید.

شماره: ۷۳/۲۹۳۴۴

تاریخ: ۱۳۹۴/۴/۳۱

پست:

۲- فسخ عضویت، شش ماه پس از دریافت اطلاعیه فسخ عضویت توسط دولت جمهوری خلق لهستان نافذ می‌گردد.

۳- میان طرفهای این تشریفات (پروتکل)، فسخ عضویت در کنوانسیون ورشو طبق ماده (۳۹) آن یا فسخ عضویت در تشریفات (پروتکل) لاهه طبق ماده (۲۴) آن به هیچ وجه به منزله فسخ عضویت در کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) و به موجب تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۲) مونترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) تلقی نخواهد شد.

ماده ۱۰- هیچ گونه قید تحدید تعهدی را نمی‌توان در مورد این تشریفات (پروتکل) در نظر گرفت، به استثنای این که هر کشوری می‌تواند در هر زمان طی اطلاعیه‌ای به دولت جمهوری خلق لهستان اعلام نماید که کنوانسیون اصلاح شده به موجب این تشریفات (پروتکل) در مورد حمل و نقل اشخاص، بار و بار همراه مقامات نظامی در هوایمایی که در آن کشور به ثبت رسیده است و کل ظرفیت آن توسط آن مقامات یا از طرف آنها محفوظ نگهداشته شده است، قابل اجراء نمی‌باشد.

ماده ۱۱- دولت جمهوری خلق لهستان باید بلافاصله تاریخ هر یک از امضاءها، تاریخ تودیع هر سند تصویب یا الحاق، تاریخ لازم‌الاجراء شدن این تشریفات (پروتکل) و دیگر اطلاعات مربوط را به اطلاع تمام کشورهای طرف کنوانسیون ورشو یا کنوانسیون اصلاح شده مزبور و کلیه کشورهای امضاءکننده یا ملحق شونده به این تشریفات (پروتکل) و نیز سازمان بین‌المللی هوایمایی کشوری برساند.

ماده ۱۲- میان طرفهای این تشریفات (پروتکل) که طرفهای کنوانسیون نیز می‌باشند، متمم کنوانسیون ورشو در مورد یکسان کردن برخی از مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی بین‌المللی که توسط شخص دیگری غیر از متصدی حمل

شماره: ۷۳/۲۹۳۴۴

تاریخ: ۱۳۹۴/۴/۳۱

پیوست:

و نقل طرف قرارداد انجام گردیده است و در تاریخ ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ (۱۳۴۰/۶/۲۷) در گوادالاخارا به امضاء رسیده است (که از این پس «کنوانسیون گوادالاخارا» نامیده خواهد شد) در مواردی که حمل و نقل به موجب توافق موضوع بند (ب) ماده (۱) کنوانسیون گوادالاخارا در این تشریفات (پروتکل) مورد حکم قرار گرفته باشد، هرگونه ارجاع به «کنوانسیون ورشو» در کنوانسیون گوادالاخارا شامل ارجاع به کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) و به موجب تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۲) مونترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) خواهد بود.

ماده ۱۳- این تشریفات (پروتکل) برای امضاء تا اول ژانویه ۱۹۷۶ (۱۳۵۵/۱۰/۱۱) در مقر سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری و پس از آن تا زمان لازم‌الاجراء شدن طبق ماده (۷) در وزارت امور خارجه جمهوری خلق لهستان مفتوح خواهد ماند. سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری باید دولت جمهوری خلق لهستان را از هر یک از موارد امضاء و تاریخ مربوط به آن در طی زمانی که تشریفات (پروتکل) برای امضاء در مقر سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری مفتوح می‌باشد فوری آگاه نماید.

برای گواهی مراتب بالا امضاء کنندگان تام‌الاختیار زیر که به طور مقتضی مجاز می‌باشند این تشریفات (پروتکل) را امضاء نموده‌اند.

این تشریفات (پروتکل) در بیست و پنجمین روز از ماه سپتامبر سال هزار و نهصد و هفتاد و پنج (۱۳۵۴/۷/۳) در چهار متن معتبر به زبانهای انگلیسی، فرانسوی، روسی و اسپانیایی در مونترال تنظیم شد.

در صورت بروز هر نوع اختلاف، متن فرانسوی، که کنوانسیون ورشو مورخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ (۱۳۰۸/۷/۲۰) نیز به همان زبان تدوین شده است حاکم خواهد بود.

شماره: ۷۳/۲۹۳۴۴

تاریخ: ۱۳۹۴/۴/۳۱

پست:

تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۴) امضاء شده در موترال در تاریخ  
۲۵ سپتامبر ۱۹۷۵ (۱۳۵۴/۷/۳) به منظور اصلاح کنوانسیون یکسان کردن  
برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی امضاء شده در ورشو در تاریخ  
۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ (۱۳۰۸/۷/۲۰) و اصلاح شده به موجب تشریفات (پروتکل)  
امضاء شده در لاهه در تاریخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ (۱۳۳۴/۷/۶)

دولتهای امضاءکننده زیر، با اذعان به سودمندی اصلاح کنوانسیون یکسان  
کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی امضاء شده در ورشو در  
تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ (۱۳۰۸/۷/۲۰) به گونه اصلاح شده به موجب تشریفات  
(پروتکل) امضاء شده در لاهه در تاریخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ (۱۳۳۴/۷/۶) به شرح  
زیر توافق نمودند:

#### فصل اول - اصلاحات کنوانسیون

ماده ۱- کنوانسیونی که مفاد این فصل آن را اصلاح می‌کند، کنوانسیون  
ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) است.

ماده ۲- در ماده (۲) کنوانسیون، بند (۲) حذف و بندهای زیر جایگزین  
آن می‌گردد:

«۲- در حمل اقلام پستی، متصدی حمل و نقل طبق قواعد حاکم در مورد  
رابطه میان متصدیان حمل و نقل و ادارات پستی، تنها نسبت به اداره پستی  
ذی ربط مسؤول خواهد بود.

۳- به استثنای آن چه در بند (۲) این ماده پیش‌بینی شد، مفاد این  
کنوانسیون در مورد حمل اقلام پستی اعمال نخواهد شد.»

ماده ۳- در فصل (۲) کنوانسیون، بخش سوم (مواد ۵ الی ۱۶) حذف و  
مواد زیر جایگزین آن می‌گردد:

شماره: ۷۳/۲۹۳۴۴

تاریخ: ۱۳۹۴/۴/۳۱

پیوست:

«بخش سوم - تهیه و تنظیم سند مربوط به بار  
ماده ۵ -

- (۱) در حمل بار، بارنامه هوایی باید تحویل داده شود.
  - (۲) هر روش دیگری که سابقه‌ای از حمل و نقل را ثبت می‌کند، می‌تواند با رضایت فرستنده جایگزین تحویل بارنامه هوایی شود. چنانچه از ابزار دیگری استفاده شود، متصدی حمل و نقل باید در صورت درخواست فرستنده، رسیدی را برای بار به فرستنده تحویل دهد که اجازه شناسایی محموله و دسترسی به اطلاعات ثبتی در سابقه ثبت شده به وسیله روش دیگر را می‌دهد.
  - (۳) عدم امکان استفاده از دیگر روش ثبت کننده سابقه حمل و نقل در نقاط گذر (ترانزیت) و مقصد، موضوع بند (۲) این ماده، به متصدی حمل و نقل اجازه عدم پذیرش بار را برای حمل و نقل نمی‌دهد.
- ماده ۶ -

- (۱) بارنامه هوایی باید توسط فرستنده در سه بخش اصلی تنظیم شود.
  - (۲) بخش نخست باید دارای نوشته «برای متصدی حمل و نقل» باشد؛ این بخش باید توسط فرستنده امضاء شود. بخش دوم باید دارای نوشته «برای تحویل دهنده» باشد و توسط فرستنده و متصدی حمل و نقل امضاء شود. بخش سوم باید توسط متصدی حمل و نقل امضاء و پس از پذیرش بار به فرستنده تحویل داده شود.
  - (۳) امضای متصدی حمل و نقل و فرستنده می‌تواند به صورت اصل یا مهری باشد.
  - (۴) در صورت تنظیم بارنامه هوایی توسط متصدی حمل و نقل بنابه درخواست فرستنده، باید چنین فرض شود که این کار را از طرف فرستنده انجام داده است مگر آنکه خلاف آن ثابت شود.
- ماده ۷ -

در صورت وجود بیش از یک بسته:



شماره: ۷۳/۲۹۳۴۴

تاریخ: ۱۳۹۴/۴/۳۱

پیوست:

الف) متصدی حمل و نقل بار حق درخواست تنظیم بارنامه‌های هوایی جداگانه را از فرستنده دارد؛

ب) فرستنده حق درخواست تحویل رسیدهای جداگانه را هنگام استفاده از روشهای دیگر موضوع بند (۲) ماده (۵) از متصدی حمل و نقل دارد.  
ماده ۸-

بارنامه هوایی و رسید بار باید دربردارنده موارد زیر باشد:

الف) مشخصات محلل‌های مبدأ و مقصد

ب) چنانچه محلل‌های مبدأ و مقصد در داخل قلمرو یک طرف معظم متعاقد با یک یا چند محل توقف مورد توافق در داخل قلمرو کشور دیگری باشد، مشخصات حداقل یکی از این نقاط توقف؛ و

پ) مشخصات وزن محموله

ماده ۹- عدم رعایت مفاد مواد (۵) الی (۸) نباید بر وجود یا اعتبار قرارداد حمل و نقل که خود باید تابع قواعد این کنوانسیون از جمله قواعد مربوط به میزان محدودیت مسؤلیت باشد، تأثیر بگذارد.

ماده ۱۰-

(۱) فرستنده مسؤل صحت مشخصات و اظهارات مربوط به بار است که توسط او یا از طرف او در بارنامه وارد شود یا توسط او یا از طرف او برای متصدی حمل و نقل جهت وارد کردن در رسید بار یا وارد کردن در سابقه ثبتی به‌وسیله روشهای دیگر موضوع بند (۲) ماده (۵) تهیه و تنظیم شده است.

(۲) فرستنده باید متصدی حمل و نقل را دربرابر کلیه صدمات وارده به او یا هر فرد دیگری که متصدی حمل و نقل نسبت به او به‌علت تخلف از مقررات، عدم صحت یا نقص مشخصات و اظهارات ارائه شده توسط فرستنده یا از طرف او مسؤل است، بیمه نماید.

(۳) با رعایت مفاد بندهای (۱) و (۲) این ماده، متصدی حمل و نقل باید فرستنده را در برابر کلیه صدماتی که او یا هر فرد دیگری که فرستنده نسبت به او مسؤل است، به‌علت تخلف از مقررات، عدم صحت یا نقص مشخصات و

شماره: ۷۳/۲۹۳۴۴

تاریخ: ۱۳۹۴/۴/۳۱

پیوست:

اظهارات ارائه شده توسط متصدی حمل و نقل یا از طرف او در رسید بار یا در سابقه ثبتی به وسیله روشهای دیگر موضوع بند (۲) ماده (۵) متحمل شده است، بیمه نماید.

ماده ۱۱-

(۱) بارنامه هوایی یا رسید بار، مدرک محمول بر صحت انعقاد قرارداد، پذیرش بار و شرایط حمل و نقل ذکر شده در آن است.  
(۲) کلیه اظهارات مندرج در بارنامه هوایی یا رسید بار که مربوط به وزن، ابعاد و بسته‌بندی بار است و نیز اظهارات مربوط به تعداد بسته‌ها، مدرک محمول بر صحت موارد اظهار شده است؛ اظهارات مربوط به تعداد، حجم و شرایط بار مدرکی علیه متصدی حمل و نقل محسوب نمی‌شود به استثنای آنچه که در بارنامه هوایی بوده و ذکر شده است تا توسط او و در حضور فرستنده کنترل شود یا مربوط به شرایط ظاهری بار باشد.

ماده ۱۲-

(۱) فرستنده به تبع مسئولیتی که به موجب قرارداد حمل و نقل در انجام کلیه تعهدات خود دارد، حق خارج کردن بار را با تخلیه آن در فرودگاه مبدأ یا مقصد، یا با متوقف نمودن آن در مسیر سفر در هر فرود هوایی یا با درخواست تحویل آن به محل مقصد یا در مسیر سفر به شخص دیگری غیر از گیرنده اصلی یا با درخواست بازگرداندن آن به فرودگاه مبدأ دارد. فرستنده نباید از این حق تخلیه بار به روشی استفاده نماید که به متصدی حمل و نقل یا دیگر فرستنده‌ها لطمه‌ای وارد شود و باید هر هزینه‌ای را که به موجب استفاده از این حق تحمیل شده است، بازپرداخت نماید.

(۲) در صورت عدم امکان انجام سفارشات فرستنده، متصدی حمل و نقل باید او را بدون درنگ مطلع سازد.

(۳) در صورت پیروی متصدی حمل و نقل از سفارشات فرستنده جهت تخلیه بار بدون نیاز به تهیه بخشی از بارنامه هوایی یا رسید بار که به فرستنده تحویل داده شده است، بدون لطمه به حق وصول از جانب فرستنده، وی

شماره: ۷۳/۲۹۳۴۴

تاریخ: ۱۳۹۴/۴/۳۱

پیوست:

مسئول هرگونه آسیبی خواهد بود که ممکن است پس از آن به هر شخصی که قانوناً در مالکیت آن بخش از بارنامه هوایی یا رسید بار است وارد گردد.

(۴) حق اعطاء شده به فرستنده به محض آغاز حق گیرنده، طبق ماده (۱۳) ملغی می‌گردد. اما چنانچه گیرنده از پذیرش بار سرباز زند یا امکان تماس با او نباشد، فرستنده مجدداً از حق تخلیه بار برخوردار می‌گردد.  
ماده ۱۳-

(۱) به استثنای زمانی که فرستنده از حق خود به موجب ماده (۱۲) استفاده کرده باشد، گیرنده مجاز است هنگام رسیدن بار به مقصد، از متصدی حمل و نقل تحویل بار را در قبال پرداخت هزینه‌های تعیین شده و مطابق با شرایط حمل و نقل، درخواست نماید.

(۲) وظیفه متصدی حمل و نقل، مطلع نمودن گیرنده به محض رسیدن بار است، مگر آنکه توافق دیگری صورت گرفته باشد.

(۳) در صورت اذعان متصدی حمل و نقل به مفقود شدن بار، یا در صورت نرسیدن بار پس از سپری شدن هفت روز از موعد رسید، گیرنده حق استفاده از حقوقی را که به تبع قرارداد حمل و نقل حاصل می‌شود، علیه متصدی حمل و نقل دارد.  
ماده ۱۴-

فرستنده و گیرنده هریک می‌توانند به ترتیب از کلیه حقوق خود به موجب مواد (۱۲) و (۱۳) با نام خود استفاده نمایند اعم از اینکه این اقدام را به نفع خود، یا به نفع دیگری انجام دهند، مشروط بر اینکه تعهدات وضع شده در قرارداد حمل و نقل را انجام دهند.  
ماده ۱۵-

(۱) مواد (۱۲)، (۱۳) و (۱۴) روابط گیرنده و فرستنده را با یکدیگر و همینطور روابط دو جانبه طرف های سوم را که نسبت به فرستنده یا گیرنده ذی‌حق هستند، تحت تأثیر قرار نمی‌دهد.

شماره: ۷۳/۲۹۳۴۴

تاریخ: ۱۳۹۴/۴/۳۱

پیوست:

(۲) مفاد مواد (۱۲)، (۱۳) و (۱۴)، تنها با قید صریح در بارنامه هوایی یا رسید بار قابل تغییر است.

ماده ۱۶-

(۱) فرستنده باید اطلاعات و مدارکی را که ضروری می‌باشد، جهت انجام تشریفات گمرکی، مبادی ورودی یا پلیس گمرک، پیش از تحویل بار به گیرنده تهیه نماید. فرستنده مسؤولیت هرگونه خسارت وارده به دلیل فقدان، نقص یا تخلف از هر یک از این اطلاعات یا مدارک را نسبت به متصدی حمل و نقل دارد، مگر آنکه علت خسارت، تقصیر متصدی حمل و نقل، خدمه یا عوامل او باشد.

(۲) متصدی حمل و نقل هیچ تعهدی در تحقیق نسبت به صحت یا کفایت این اطلاعات یا مدارک ندارد.»

ماده ۴- ماده (۱۸) کنوانسیون حذف و ماده زیر جایگزین آن می‌گردد:

«ماده ۱۸-

(۱) متصدی حمل و نقل، چنانچه حادثه منجر به صدمه، حین حمل و نقل هوایی اتفاق افتاده باشد، مسؤول خسارت وارده در اثر تخریب یا مفقودی، یا صدمه به بار همراه ثبت شده می‌باشد.

(۲) متصدی حمل و نقل تنها در شرایطی که حادثه منتج به صدمه طی حمل و نقل هوایی روی داده باشد، در برابر صدمه ای که در اثر تخریب، مفقودی یا صدمه به بار وارد شده باشد، مسؤول است.

(۳) در هر حال، در صورتی که متصدی حمل و نقل ثابت نماید که تخریب، مفقودی یا صدمه به بار فقط از یک یا چند مورد از موارد زیر ناشی شده است، مسؤول نخواهد بود:

الف) نقص، کیفیت یا ایراد ذاتی آن بار

ب) بسته‌بندی ناقص آن بار که توسط فردی به جز متصدی حمل و نقل، خدمه یا عوامل او انجام شده باشد.

پ) اقدام به جنگ یا درگیری مسلحانه

شماره: ۷۳/۲۹۳۴۴

تاریخ: ۱۳۹۴/۴/۳۱

پست:

ت) اقدام مقامات دولتی که در ارتباط با ورود، خروج یا گذر (ترانزیت) بار انجام شده باشد.

(۴) حمل و نقل هوایی با معنای ذکر شده در بندهای فوق‌الذکر این ماده، مدت زمانی را شامل می‌شود که طی آن بار همراه یا بار غیرهمراه، در فرودگاه یا داخل هواپیما، یا در صورت فرود هواپیما، خارج از فرودگاه، در هر مکان دیگری، تحت مسؤلیت متصدی حمل و نقل باشد.

(۵) مدت زمان حمل هوایی شامل حمل و نقل زمینی، دریایی یا رودخانه‌ای که خارج از فرودگاه انجام شود، نمی‌گردد. در هر حال چنانچه این عملیات در اجرای قرارداد حمل هوایی با هدف بارگیری، تحویل یا تراباری انجام شود، چنین استنباط می‌شود که هر صدمه‌ای در نتیجه حادثه‌ای رخ داده است که در فرآیند حمل و نقل هوایی بوده است، مگر آنکه خلاف آن ثابت شود.»

ماده ۵- ماده (۲۰) کنوانسیون حذف شده و ماده زیر جایگزین آن می‌گردد:  
ماده ۲۰- متصدی حمل و نقل در حمل و نقل مسافر و بار همراه و در مورد وارد شدن صدمه به واسطه تأخیر در حمل بار، در صورتی که متصدی حمل و نقل اثبات کند که کلیه اقدامات لازم برای اجتناب از صدمه از جانب او، صدمه و عوامل او انجام شده یا امکان انجام چنین اقداماتی از جانب آنها وجود نداشته است، مسؤل نمی‌باشد.

ماده ۶- ماده (۲۱) کنوانسیون حذف و ماده زیر جایگزین آن می‌گردد:

ماده ۲۱-

(۱) در حمل مسافر و بار همراه، چنانچه متصدی حمل و نقل ثابت نماید که صدمه معلول بی‌توجهی شخص صدمه دیده بوده و یا این بی‌توجهی به صدمه کمک نموده است، دادگاه می‌تواند طبق مفاد قانون خود، متصدی حمل و نقل را کلاً یا جزئاً از مسؤلیت خود معاف نماید.

شماره: ۷۳/۲۹۳۴۴

تاریخ: ۱۳۹۴/۴/۳۱

پیوست:

(۲) در حمل بار، چنانچه متصدی حمل و نقل اثبات نماید که صدمه به واسطه بی توجهی یا تخلف دیگر یا ترک فعل شخص مدعی غرامت یا شخصی که متصدی حمل و نقل نسبت به او دارای حقوقی است، وارد شده یا این عوامل به صدمه کمک نموده‌اند، متصدی حمل و نقل باید کلاً یا جزئاً از مسؤلیت نسبت به شاکی تا حدی که این بی توجهی یا تخلف یا ترک فعل باعث صدمه شده یا به آن کمک نموده است، معاف گردد.»

ماده ۷- در ماده (۲۲) کنوانسیون،

الف) در جزء (الف) بند (۲)، عبارت «و بار» حذف می‌گردد.

ب) پس از جزء (الف) بند (۲)، جزء زیر درج می‌گردد:

«ب) در مورد حمل بار، مسؤلیت متصدی حمل و نقل در مورد هر کیلوگرم به مبلغ ۱۷ اس.دی.آر محدود می‌گردد، مگر آنکه فرستنده هنگام تحویل بسته به متصدی حمل و نقل نسبت به تحویل آن در مقصد ارزش ویژه‌ای را اظهار نموده و در صورت لزوم وجه تکمیلی را پرداخته باشد. در این صورت متصدی حمل و نقل مسؤول پرداخت مبلغی خواهد بود که از میزان ارزش اظهار شده بیشتر نباشد، مگر آنکه ثابت کند که مبلغ مزبور از ارزش واقعی بار هنگام تحویل توسط فرستنده در مقصد بیشتر است.»

پ) جزء (ب) بند (۲) به‌عنوان جزء (پ) بند (۲) تعیین می‌گردد.

ت) پس از بند (۵)، بند زیر درج می‌گردد:

«۶- چنین تلقی خواهد شد که مبالغ مزبور در این ماده بر مبنای اس.دی.آر براساس اس.دی.آر تعریف شده توسط صندوق بین‌المللی پول می‌باشد. در مورد پرونده‌های قضائی، تبدیل مبالغ مزبور به پول رایج ملی باید بر مبنای ارزش آن پول رایج برحسب اس.دی.آر در تاریخ حکم صورت پذیرد. ارزش پول رایج ملی طرف عظمای متعاهدی که عضو صندوق بین‌المللی پول می‌باشد برحسب اس.دی.آر، طبق شیوه ارزش‌گذاری محاسبه می‌شود که عملاً توسط صندوق بین‌المللی پول در تاریخ حکم برای فعالیت‌ها و معاملات اعمال می‌گردد. ارزش

پول رایج ملی طرف عظمای متعاهدی که عضو صندوق بین‌المللی پول نمی‌باشد براساس اس.دی.آر به نحوی که آن طرف عظمای متعاهد تعیین می‌نماید محاسبه خواهد شد. با این وجود کشورهایی که عضو صندوق بین‌المللی پول نیستند و قوانین آنها اعمال مفاد جزء (ب) بند (۲) ماده (۲۲) را مجاز نمی‌شمارد به هنگام تصویب یا الحاق یا در هر زمان پس از آن می‌توانند اعلام نمایند که سقف مسؤلیت متصدی حمل و نقل در پرونده‌های قضائی در سرزمین آنها مبلغ (۲۵۰) واحد پولی برای هر کیلوگرم می‌باشد. واحد پولی مزبور برابر با شصت و پنج و نیم میلی گرم طلا با عیار نهصد هزارم است. این مبالغ را می‌توان به هر پول رایج ملی مربوط، به نزدیک‌ترین عدد غیر اعشاری تبدیل نمود. تبدیل این مبالغ به پول رایج ملی باید براساس قانون کشور مورد نظر صورت گیرد.»

ماده ۸- ماده (۲۴) کنوانسیون حذف و ماده زیر جایگزین آن می‌گردد:

ماده ۲۴-

۱- در حمل مسافر و بار همراه، هرگونه اقامه دعوا برای خسارت، بر هر اساسی که باشد، می‌تواند بدون خدشه به این موضوع که چه کسانی حق اقامه دعوا دارند و حقوق مربوط به آنها چیست، تنها تابع شرایط و حدود مقرر در این کنوانسیون باشد.

۲- در حمل بار، هرگونه اقامه دعوا برای خسارت بر هر اساسی که باشد اعم از اینکه به موجب این کنوانسیون یا طی قرارداد یا مسؤلیت مدنی یا غیره صورت گرفته باشد، می‌تواند بدون خدشه به این موضوع که چه کسانی حق اقامه دعوا دارند و حقوق مربوط به آنها چیست، تنها تابع شرایط و حدود مقرر در این کنوانسیون باشد. حدود مسؤلیت مزبور، بیشترین حد می‌باشد و شرایط موجد مسؤلیت هر چه باشد نمی‌تواند موجب فراتر رفتن آن شود.»

شماره: ۷۳/۲۹۳۴۴

تاریخ: ۱۳۹۴/۴/۳۱

پیوست:

ماده ۹- ماده (۲۵) کنوانسیون حذف و ماده زیر جایگزین آن می‌گردد:  
«ماده ۲۵-

در حمل مسافر و بار همراه، اگر ثابت شود که صدمه در اثر فعل یا ترک فعل متصدی حمل و نقل، خدمه یا عوامل او بوده است که با هدف وارد آوردن صدمه یا بر اثر بی‌دقتی و با علم به اینکه احتمالاً منجر به این صدمه خواهد شد، انجام شده است، مشروط بر آن که در صورت فعل یا ترک فعل مزبور خدمه یا عامل، همچنین ثابت شود که او در چهارچوب کاری خود عمل نموده است حدود مسؤولیت موضوع ماده (۲۲) نباید اعمال گردد.»

ماده ۱۰- در ماده (۲۵- الف) کنوانسیون، بند (۳) حذف و بند زیر جایگزین آن می‌گردد:

۳- در صورتی که در حمل و نقل مسافر و بار همراه، ثابت شود که صدمه در اثر فعل یا ترک فعل خدمه یا عامل و با هدف وارد آوردن صدمه یا بر اثر بی‌دقتی و با علم به اینکه احتمالاً منجر به این صدمه خواهد شد انجام شده است، مفاد بند (۱) و (۲) این ماده نباید اعمال گردد.»

ماده ۱۱- پس از ماده (۳۰) کنوانسیون، ماده زیر درج می‌گردد:  
«ماده ۳۰- الف- هیچ چیز در این کنوانسیون خدشه‌ای به موضوع داشتن یا نداشتن حق شخص مسؤل خسارت، طبق این کنوانسیون، برای اقامه دعوا علیه شخص دیگری وارد نمی‌نماید.»

ماده ۱۲- ماده (۳۳) کنوانسیون حذف و ماده زیر جایگزین آن می‌گردد:  
«ماده ۳۳- به استثنای آنچه در بند (۳) ماده (۵) پیش‌بینی شده است، هیچ چیز در این کنوانسیون نباید مانع متصدی حمل و نقل برای انعقاد هر قرارداد حمل و نقل یا تنظیم مقرراتی شود که با مفاد این کنوانسیون در تضاد نیستند.»



شماره: ۷۳/۲۹۳۴۴

تاریخ: ۱۳۹۴/۴/۳۱

پیوست:

ماده ۱۳- ماده (۳۴) کنوانسیون حذف و ماده زیر جایگزین آن می‌گردد:  
«ماده ۳۴- مفاد ماده (۳) تا پایان ماده (۸) مربوط به اسناد حمل، نباید در صورت انجام حمل و نقل در شرایط فوق‌العاده و خارج از چهارچوب معمول حرفه متصدی حمل و نقل هوایی، اعمال گردد.»

#### فصل دوم- حیطه شمول کنوانسیون اصلاح شده

ماده ۱۴- کنوانسیون ورشو به‌گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) و به موجب این تشریفات (پروتکل) در مورد حمل و نقل بین‌المللی به‌گونه تعریف شده در ماده (۱) این کنوانسیون اعمال می‌گردد مشروط بر آنکه محل مبدأ و مقصد موضوع ماده مذکور یا در سرزمین دو طرف این تشریفات (پروتکل) یا در سرزمین یک طرف این تشریفات (پروتکل) با محل توقف مورد توافق در سرزمین کشوری دیگر واقع شده باشد.

#### فصل سوم- مقررات نهائی

ماده ۱۵- بین طرفهای این تشریفات (پروتکل)، کنوانسیون ورشو به‌گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) و این تشریفات (پروتکل) باید با هم به‌عنوان سندی واحد خوانده و تفسیر شوند و به‌عنوان کنوانسیون ورشو به‌گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) و به موجب تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۴) مونترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) شناخته شوند.

ماده ۱۶- این تشریفات (پروتکل) تا زمان لازم‌الاجراء شدن طبق مفاد ماده (۱۸)، برای امضای هر کشوری مفتوح خواهد بود.

ماده ۱۷-

۱- این تشریفات (پروتکل) منوط به تصویب کشورهای امضاءکننده خواهد بود.

شماره: ۷۳/۲۹۳۴۴

تاریخ: ۱۳۹۴/۴/۳۱

پیوست:

۲- تصویب این تشریفات (پروتکل) از جانب هر کشوری که طرف کنوانسیون ورشو نمی باشد یا هر کشوری که طرف کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) نمی باشد به منزله الحاق به کنوانسیون به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) و تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۴) مونترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) خواهد بود.

۳- اسناد تصویب باید نزد دولت جمهوری خلق لهستان تودیع گردد.

#### ماده ۱۸-

۱- این تشریفات (پروتکل) به محض این که سی کشور امضاءکننده، اسناد تصویب خود را تودیع نمایند، در نودمین روز پس از تودیع سی امین سند تصویب میان کشورهای مزبور لازم الاجراء می گردد. پس از آن این تشریفات (پروتکل) برای هر کشوری که آن را تصویب کند در نودمین روز پس از تودیع اسناد تصویب توسط آن لازم الاجراء خواهد شد.

۲- این تشریفات (پروتکل) به محض لازم الاجراء شدن باید توسط جمهوری خلق لهستان نزد سازمان ملل متحد به ثبت برسد.

#### ماده ۱۹-

۱- این تشریفات (پروتکل) پس از لازم الاجراء شدن باید برای الحاق کشورهای غیر امضاءکننده، مفتوح باشد.

۲- الحاق به این تشریفات (پروتکل) از جانب هر کشوری که طرف کنوانسیون ورشو نمی باشد یا هر کشوری که طرف کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) نمی باشد به منزله الحاق به کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) و به موجب تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۴) مونترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) می باشد.

شماره: ۷۳/۲۹۳۴۴

تاریخ: ۱۳۹۴/۴/۳۱

پیوست:

۳- الحاق باید با تودیع سند الحاق به دولت جمهوری خلق لهستان انجام پذیرد و در نودمین روز پس از تودیع، نافذ می گردد.

ماده ۲۰-

۱- هر طرف این تشریفات (پروتکل) می تواند با ارسال اطلاعیه ای به دولت جمهوری خلق لهستان عضویت خود در این تشریفات (پروتکل) را فسخ نماید.  
۲- فسخ عضویت، شش ماه پس از دریافت اطلاعیه فسخ عضویت توسط دولت جمهوری خلق لهستان نافذ می گردد.  
۳- میان طرفهای این تشریفات (پروتکل)، فسخ عضویت در کنوانسیون ورشو طبق ماده (۳۹) آن یا فسخ عضویت در تشریفات (پروتکل) لاهه طبق ماده (۲۴) آن به هیچ وجه به منزله فسخ عضویت در کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) و به موجب تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۴) مونترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) تلقی نخواهد شد.

ماده ۲۱-

۱- فقط قیود تحدید تعهد زیر را می توان در مورد این تشریفات (پروتکل) در نظر گرفت:  
الف) هر کشوری می تواند در هر زمان طی اطلاعیه ای به دولت جمهوری خلق لهستان اعلام نماید که کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) و به موجب تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۴) مونترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) در مورد حمل و نقل اشخاص، بار همراه و بار غیرهمراه مقامات نظامی در هواپیمایی که در آن کشور به ثبت رسیده است و کل ظرفیت آن توسط آن مقامات یا از طرف آنها محفوظ نگهداشته شده است، قابل اجراء نمی باشد؛ و  
ب) هر کشوری می تواند در زمان تصویب یا الحاق به تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۳) مونترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی)، یا در هر زمانی

شماره: ۷۳/۲۹۳۴۴

تاریخ: ۱۳۹۴/۴/۳۱

پیوست:

پس از آن، اعلام نماید تا جایی که کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) و به موجب تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۴) مونترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی)، به حمل مسافر و بار همراه مربوط می‌گردد، نسبت به مفاد آنها مقید نمی‌باشد. چنین اعلامیه‌ای نود روز پس از تاریخ وصول اعلامیه توسط دولت جمهوری خلق لهستان نافذ خواهد شد.

۲- هر کشوری که طبق بند قبل قید تحدید تعهدی را در نظر گرفته است، می‌تواند در هر زمان از قید تحدید تعهد مزبور با ارسال اطلاعیه‌ای به دولت جمهوری خلق لهستان، انصراف دهد.

ماده ۲۲- دولت جمهوری خلق لهستان باید بلافاصله تاریخ هر یک از امضاءها، تاریخ تودیع هر سند تصویب یا الحاق، تاریخ لازم‌الاجراء شدن این تشریفات (پروتکل) و دیگر اطلاعات مربوط را به اطلاع تمام کشورهای طرف کنوانسیون ورشو یا کنوانسیون اصلاح شده مزبور و کلیه کشورهای امضاءکننده یا ملحق شونده به این تشریفات (پروتکل) و نیز سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری برساند.

ماده ۲۳- میان طرفهای این تشریفات (پروتکل) که طرفهای کنوانسیون نیز می‌باشند، متمم کنوانسیون ورشو در مورد یکسان کردن برخی از مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی بین‌المللی که توسط شخص دیگری غیر از متصدی حمل و نقل طرف قرارداد انجام گردیده است و در تاریخ ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ (۱۳۴۰/۶/۲۷) در گوادالاخارا به امضاء رسیده است (که از این پس «کنوانسیون گوادالاخارا» نامیده خواهد شد) در مواردی که حمل و نقل به موجب توافق موضوع بند (ب) ماده (۱) کنوانسیون گوادالاخارا در این تشریفات (پروتکل) مورد حکم قرار گرفته باشد، هرگونه ارجاع به «کنوانسیون ورشو» در کنوانسیون گوادالاخارا شامل ارجاع به کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در

پست:

سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) و به موجب تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۴) مونترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) خواهد بود.

ماده ۲۴- در صورتی که دو یا چند کشور، هم طرف این تشریفات (پروتکل) و هم طرف تشریفات (پروتکل) گواتمالاسیتی مورخ ۱۹۷۱ میلادی (۱۳۵۰ شمسی)، یا طرف تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۳) مونترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) باشند، قواعد زیر میان آنها اعمال می‌گردد:

الف) مفاد ناشی از نظام تأسیس شده به موجب این تشریفات (پروتکل)، درخصوص بار و اقلام پستی، بر مفاد ناشی از نظام تأسیس شده به موجب تشریفات (پروتکل) گواتمالاسیتی مورخ ۱۹۷۱ میلادی (۱۳۵۰ شمسی) یا تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۳) مونترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) حاکم خواهد بود.

ب) مفاد ناشی از نظام تأسیس شده به موجب تشریفات (پروتکل) گواتمالاسیتی مورخ ۱۹۷۱ میلادی (۱۳۵۰ شمسی) یا تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۳) مونترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) درخصوص مسافر و بار همراه، بر مفاد ناشی از نظام تأسیس شده به موجب این تشریفات (پروتکل) حاکم خواهد بود.

ماده ۲۵- این تشریفات (پروتکل) برای امضاء تا اول ژانویه ۱۹۷۶ (۱۳۵۵/۱۰/۱۱) در مقر سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری و پس از آن تا زمان لازم‌الاجراء شدن طبق ماده (۲۸)، در وزارت امور خارجه جمهوری خلق لهستان مفتوح خواهد ماند. سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری باید دولت جمهوری خلق لهستان را از هر یک از موارد امضاء و تاریخ مربوط به آن در طی زمانی که تشریفات (پروتکل) برای امضاء در مقر سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری مفتوح می‌باشد فوری آگاه نماید.

شماره: ۷۳/۲۹۳۴۴

تاریخ: ۱۳۹۴/۴/۳۱

پیست:

برای گواهی مراتب بالا امضاء کنندگان تام‌الاختیار زیر که به‌طور مقتضی مجاز می‌باشند این تشریفات (پروتکل) را امضاء نموده‌اند.

این تشریفات (پروتکل) در بیست و پنجمین روز از ماه سپتامبر سال هزار و نهمصد و هفتاد و پنج (۱۳۵۴/۷/۳) در چهار متن معتبر به زبانهای انگلیسی، فرانسوی، روسی و اسپانیایی در مونترال تنظیم شد.

در صورت بروز هر نوع اختلاف، متن فرانسوی، که کنوانسیون ورشو مورخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ (۱۳۰۸/۷/۲۰) نیز به همان زبان تدوین شده است حاکم خواهد بود.

لایحه فوق مشتمل بر ماده واحده و یک تبصره منضم به متن تشریفات (پروتکل)های اصلاحی (۱)، (۲) و (۴) کنوانسیون ورشو و اصلاحی آن در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ بیست و چهارم تیرماه یکهزار و سیصد و نود و چهار مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید. /ب

علی لاریجانی

**PROTOCOLE ADDITIONNEL N° 1**

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

Signé à Montréal le 25 septembre 1975

**ADDITIONAL PROTOCOL No. 1**

to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules  
Relating to International Carriage by Air  
Signed At Warsaw on 12 October 1929

Signed at Montreal on 25 September 1975

**ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ПРОТОКОЛ N° 1**

об изменении Конвенции для унификации  
некоторых правил, касающихся  
международных воздушных перевозок,  
подписанной в Варшаве  
12 октября 1929 года

подписанной в Монреале 25 сентября 1975 года

**PROTOCOLO ADICIONAL Núm. 1**

que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas  
relativas al transporte aéreo internacional  
firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929

Firmado en Montreal el 25 de septiembre de 1975



1975

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE  
INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION  
МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

## ADDITIONAL PROTOCOL No. 1

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

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, 1929.

##### Article II

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

##### \*Article 22

1. In the carriage of passengers the liability of the carrier for each passenger is limited to the sum of 8 300 Special Drawing Rights. Where, in accordance with the law of the court seized of the case, damages may be awarded in the form of periodic payments, the equivalent capital value of the said payments shall not exceed this limit. Nevertheless, by special contract, the carrier and the passenger may agree to a higher limit of liability.

2. In the carriage of registered baggage and 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 that sum is greater than the consignor's actual interest in delivery at destination.

3. As regards objects of which the passenger takes charge himself the liability of the carrier is limited to 332 Special Drawing Rights per passenger.

4. 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 paragraphs 1, 2 and 3 of Article 22 may, at the time of ratification or accession or at any time thereafter, declare that the limit of liability of the carrier in judicial proceedings in their territories is fixed at a sum of 125 000 monetary units per passenger with respect to paragraph 1 of Article 22; 250 monetary units per kilogramme with respect to paragraph 2 of Article 22; and 5 000 monetary units per passenger with respect to paragraph 3 of Article 22. This monetary unit corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. These sums may be converted into the national currency concerned in round figures. The conversion of these sums into national currency shall be made according to the law of the State concerned."

### CHAPTER II

#### SCOPE OF APPLICATION OF THE CONVENTION AS AMENDED

##### Article III

The Warsaw Convention as amended by this Protocol shall apply to international carriage as defined in Article I of the Convention, provided that the place 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 IV

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 by Additional Protocol No. 1 of Montreal, 1975*.

#### Article V

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

#### Article VI

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

#### Article VII

1. As soon as thirty signatory States have deposited their instruments of ratification of this Protocol, it shall come into force between them on the ninetieth day after the deposit of the thirtieth instrument of ratification. It shall come into force for each State ratifying thereafter on the ninetieth day after the deposit of its instrument of ratification.
2. As soon as this Protocol comes into force it shall be registered with the United Nations by the Government of the Polish People's Republic.

#### Article VIII

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 Convention shall have the effect of accession to the Convention as amended by this Protocol.
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 IX

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 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 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 X

No reservation may be made to this Protocol.

#### Article XI

The Government of the Polish People's Republic shall promptly inform all States Parties to the Warsaw Convention or of 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 XII

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 by Additional Protocol No. 1 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 XIII

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 VII 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 the month 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 17 October 1929 was drawn up, shall prevail.

**PROTOCOLE ADDITIONNEL N° 2**

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  
Signé à Montréal le 25 septembre 1975

**ADDITIONAL PROTOCOL No. 2**

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  
Signed at Montreal on 25 September 1975

**ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ПРОТОКОЛ № 2**

о изменении Конвенции для унификации  
некоторых правил, касающихся  
международных воздушных перевозок,  
подписанной в Варшаве  
12 октября 1929 года и измененной  
Протоколом, совершенным в Гааге  
28 сентября 1955 года  
подписанной в Монреале 25 сентября 1975 года

**PROTOCOLO ADICIONAL Núm. 2**

que modifica el Convenio para la unificación de  
ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional  
firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929  
modificado por el Protocolo hecho en La Haya  
el 28 de septiembre de 1955  
Firmado en Montreal el 25 de septiembre de 1975



1975

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE  
INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION  
МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

## ADDITIONAL PROTOCOL No. 2

to Amend the Convention  
for the Unification of Certain Rules  
Relating to  
International Carriage by Air  
Signed at Warsaw  
on 12 October 1929  
as Amended by the Protocol  
Done at The Hague  
on 28 September 1955

### THE GOVERNMENTS UNDERSIGNED

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

HAVE AGREED as follows:

### CHAPTER I

#### AMENDMENTS TO THE CONVENTION

##### Article I

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

##### Article II

Article 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 16 600 Special Drawing Rights. Where, in accordance with the law of the court seized of the case, damages may be awarded in the form of periodic payments, the equivalent capital value of the said payments shall not exceed this limit. 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 17 Special Drawing Rights per kilogramme, unless the passenger or consignee 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 consignee'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 332 Special Drawing Rights 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 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 paragraphs 1, 2 a) and 3 of Article 22 may at the time of ratification or accession or at any time thereafter, declare that the limit of liability of the carrier in judicial proceedings in their territories is fixed at a sum of 250 000 monetary units per passenger with respect to paragraph 1 of Article 22; 250 monetary units per kilogramme with respect to paragraph 2 a) of Article 22; and 5 000 monetary units per passenger with respect to paragraph 3 of Article 22. This monetary unit corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millieral fineness one hundred. These sums may be converted into the national currency concerned in round figures. The conversion of these sums into national currency shall be made according to the law of the State concerned."

## CHAPTER II

### SCOPE OF APPLICATION OF THE CONVENTION AS AMENDED

#### Article III

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

## CHAPTER III

### FINAL CLAUSES

#### Article IV

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 Additional Protocol No. 2 of Montreal, 1975*.

#### Article V

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

#### Article VI

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 Additional Protocol No. 2 of Montreal, 1975*.

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

#### Article VII

1. As soon as thirty signatory States have deposited their instruments of ratification of this Protocol, it shall come into force between them on the ninetieth day after the deposit of the thirtieth instrument of ratification. It shall come into force for each State ratifying thereafter on the ninetieth day after the deposit of its instrument of ratification.
2. As soon as this Protocol comes into force it shall be registered with the United Nations by the Government of the Polish People's Republic.

#### Article VIII

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 Additional Protocol No. 2 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 IX

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 Additional Protocol No. 2 of Montreal, 1975*.

#### Article X

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 Polish People's Republic 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 XI

The Government of the Polish People's Republic shall promptly inform all States Parties to the Warsaw Convention or to this 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 XII**

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 Additional

Protocol No. 2 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 XIII**

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 VII of 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 the month 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.

**MONTREAL PROTOCOL No.4 TO AMEND 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, SIGNED AT MONTREAL ON 25 SEPTEMBER 1975**

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. 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) 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 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

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. 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

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 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

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

#### Article XIII

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

#### "Article 34

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

### CHAPTER II

#### SCOPE OF APPLICATION OF THE CONVENTION AS AMENDED

#### Article XIV

The Warsaw Convention as amended at The Hague in 1955 and by

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

### CHAPTER III

#### FINAL CLAUSES

##### Article XV

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

##### Article XVI

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

##### Article XVII

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

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

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

##### Article XVIII

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



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

#### Article XIX

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

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

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

#### Article XX

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

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

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

#### Article XXI

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

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

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

Protocol No. 4 of Montreal, 1975, in so far as they relate to the carriage of passengers and baggage. Such declaration shall have effect ninety days after the date of receipt of the declaration by the Government of the Polish People's Republic.

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

#### Article XXII

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

#### Article XXIII

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

#### Article XXIV

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

(a) the provisions resulting from the system established by this Protocol, concerning 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.