

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

об 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

Publié sous l'autorité du Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale, à qui toute correspondance, à l'exception des commandes et des abonnements, doit être adressée.

Published by authority of the Secretary General of the International Civil Aviation Organization, to whom all correspondence, except orders and subscriptions, should be addressed.

Опубликовано с санкции Генерального секретаря Международной организации гражданской авиации, которому следует направлять всю корреспонденцию, за исключением заказов и подписки.

Publicado bajo la responsabilidad del Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional, a quien debe dirigirse toda la correspondencia, con excepción de los pedidos y suscripciones.

Envoyer les commandes aux adresses suivantes en y joignant le montant correspondant (par chèque, chèque bancaire ou mandat) en dollars des États-Unis ou dans la monnaie du pays d'achat.

Orders should be sent to one of the following addresses, together with the appropriate remittance (by bank draft, cheque or money order) in U.S. dollars or the currency of the country in which the order is placed.

Заказы следует направлять по одному из указанных ниже адресов с соответствующим денежным переводом (тратта, чек или банковское поручение) в долларах США или в валюте страны, в которой размещается заказ.

Los pedidos deben dirigirse a las direcciones siguientes junto con la correspondiente remesa (mediante giro bancario, cheque o giro internacional) en dólares estadounidenses o en la moneda del país de compra.

Document Sales Unit

International Civil Aviation Organization

999 University Street

Montreal, Quebec

Canada H3C 5H7

Tel.: (514) 954-8022

Telex: 05-24513

Fax: (514) 954-6769

Sitatex: YULCAYA

Internet: sales_unit@icao.org

Les commandes par carte de crédit (American Express, MasterCard et Visa) sont acceptées à l'adresse ci-dessus.

Credit card orders (American Express, MasterCard and Visa) are accepted at the above address.

Заказы с оплатой кредитными карточками ("Америкэн экспресс", "Виза" и "Мастеркард" направлять по вышеуказанному адресу.

En la dirección indicada se aceptan pedidos pagaderos con tarjetas de crédito (American Express, MasterCard y Visa).

Egypt. ICAO Representative, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex,
Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776

Telephone: (20 2) 267-4840; Facsimile: (20 2) 267-4843; Sitatex: CAICAYA

France. Représentant de l'OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Émile-Bergerat,
92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex)

Téléphone: (33 1) 46 41 85 85; Télécopieur: (33 1) 46 41 85 00; Sitatex: PAREUYA

India. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001
or 17 Park Street, Calcutta 700016

Telephone: (91 11) 331-5896; Facsimile: (91 11) 332-2639

Japan. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo
Telephone: (81 3) 3503-2686; Facsimile: (81 3) 3503-2689

Kenya. ICAO Representative, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation,
P.O. Box 46294, Nairobi

Telephone: (254-2) 622-395; Facsimile: (254 2) 226-706; Sitatex: NBOCAYA

Mexico. Representante de la OACI, Oficina Norteamérica, 5Centroamérica y Caribe,
Masaryk No. 29-3er. piso, Col. Chapultepec Morales, México, D.F., 11570

Teléfono: (52 5) 250-3211; Facsimile: (52 5) 203-2757; Sitatex: MEXCAYA

Peru. Representante de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100
Teléfono: (51 14) 302260; Facsimile: (51 14) 640393; Sitatex: LIMCAYA

Senegal. Représentant de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Téléphone: (221) 8-23-47-86; Télécopieur: (221) 8-23-69-26; Sitatex: DKRCAYA

South Africa. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Republic of South Africa
Telephone: (27-11) 315-0003/4; Facsimile: (27-11) 805-3649; Internet: avex@iafrica.com

Spain. A.E.N.A. — Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14,
Planta Tercera, Despacho 3. 11, 28027 Madrid

Teléfono: (34 1) 321-3148; Facsimile: (34 1) 321-3157; Internet: sccc.jcsoria@aena.es

Thailand. ICAO Representative, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaeak Ladprao,
Bangkok 10901

Telephone: (66 2) 537-8189; Facsimile: (66 2) 537-8199; Sitatex: BKKCAYA

United Kingdom. Westward Digital Limited,
37 Windsor Street, Cheltenham, Glos., GL52 2DG

Telephone: (44 1242) 235-151; Facsimile: (44 1242) 584-139

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**

LES GOUVERNEMENTS SOUSSIGNES

CONSIDERANT qu'il est souhaitable d'amender la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955,

SONT CONVENUS de ce qui suit:

CHAPITRE PREMIER

AMENDEMENTS A LA CONVENTION

Article premier

La Convention que les dispositions du présent chapitre modifient est la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955.

Article II

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

"Article 22

1. Dans le transport de personnes, la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est limitée à la somme de 16.600 Droits de Tirage spéciaux. 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 17 Droits de Tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

b) En cas de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération

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

3. En ce qui concerne les objets dont le passager conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à 332 Droits de Tirage spéciaux par passager.

4. Les limites fixées par le présent article n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à sa loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais du procès exposés par le demandeur. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.

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

Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions des alinéas 1, 2 a) et 3 de l'article 22, peuvent au moment

de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de 250.000 unités monétaires par passager en ce qui concerne l'alinéa 1 de l'article 22; 250 unités monétaires par kilogramme en ce qui concerne l'alinéa 2 a) de l'article 22; 5.000 unités monétaires par passager en ce qui concerne l'alinéa 3 de l'article 22. Cette unité monétaire correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Ces sommes peuvent être converties dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de cette somme en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause."

CHAPITRE II

CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION AMENDEE

Article III

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

CHAPITRE III

DISPOSITIONS PROTOCOLAIRES

Article IV

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et le présent Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument et seront dénommés *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole additionnel n° 2 de Montréal de 1975*.

Article V

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

Article VI

1. Le présent Protocole sera soumis à la ratification des Etats signataires.
2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 emporte adhésion à la *Convention de Varsovie amendée à la Haye en 1955 et par le Protocole additionnel n° 2 de Montréal de 1975*.
3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Article VII

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 VIII

1. Après son entrée en vigueur, le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout Etat non signataire.
2. L'adhésion au présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 emporte adhésion à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole additionnel n° 2 de Montréal de 1975*.
3. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne et produiront leurs effets le quatre-vingt-dixième jour après la date de leur dépôt.

Article IX

1. Toute Partie au présent Protocole pourra le dénoncer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne.
2. La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception par le Gouvernement de la République populaire de Pologne de la notification de la dénonciation.
3. Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention de Varsovie par l'une d'elles en vertu de l'article 39 de ladite Convention ou du Protocole de La Haye en vertu de l'article XXIV dudit Protocole ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole additionnel n° 2 de Montréal de 1975*.

Article X

Il ne sera admis aucune réserve au présent Protocole. Toutefois, tout 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 XI

Le Gouvernement de la République populaire de Pologne informera rapidement tous les Etats parties à la Convention de Varsovie ou à ladite Convention telle qu'amendée, tous les Etats qui signeront le présent Protocole ou y adhéreront, ainsi que l'Organisation de

l'Aviation civile internationale, de la date de chaque signature, de la date du dépôt de chaque instrument de ratification ou d'adhésion, de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ainsi que de tous autres renseignements utiles.

Article XII

Entre les Parties au présent Protocole qui sont également Parties à la Convention, complémentaire à la Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (ci-après dénommée "Convention de Guadalajara"), toute référence à la "Convention de Varsovie" contenue dans la Convention de Guadalajara s'applique à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole additionnel*

n° 2 de Montréal de 1975, dans les cas où le transport effectué en vertu du contrat mentionné au paragraphe b) de l'article premier de la Convention de Guadalajara est régi par le présent Protocole.

Article XIII

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

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

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

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 seised of the case, damages may be awarded in the form of periodic payments, the equivalent capital value of the said payments shall not exceed 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 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 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 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 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 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 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 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 12 October 1929 was drawn up, shall prevail.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ПРОТОКОЛ № 2

об 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

НИЖЕПОДПИСАВШИЕСЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА,

СЧИТАЯ желательным изменить Конвенцию для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанную в Варшаве 12 октября 1929 года и измененную Протоколом, совершенным в Гааге 28 сентября 1955 года,

СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

ГЛАВА I

ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИИ

Статья I

Конвенция, которая изменяется положениями настоящей Главы, является Варшавской конвенцией, измененной в Гааге в 1955 году.

Статья II

Статья 22 Конвенции исключается и заменяется следующим текстом:

"Статья 22

1. При перевозке пассажиров ответственность перевозчика в отношении каждого пассажира ограничивается суммой 16 600 единиц "специального права заимствования". В случае, если согласно закону суда, в котором разбирается дело, возмещение может быть установлено в виде периодических платежей, капитализированная сумма этих платежей не может превышать этот предел. Однако по особому соглашению перевозчика с пассажиром может быть установлен и более высокий предел ответственности.

2. а) При перевозке зарегистрированного багажа и груза ответственность перевозчика ограничивается суммой 17 единиц "специального права заимствования" за каждый килограмм, за исключением случаев, когда пассажир или отправитель сделал в момент передачи места перевозчику особое заявление о заинтересованности в доставке и уплатил дополнительный сбор, если это необходимо. В этом случае перевозчик обязан уплатить сумму, не превышающую объявленной суммы, если только он не докажет, что она превышает действительную заинтересованность отправителя в доставке.

б) В случае утери, повреждения или задержки части зарегистрированного багажа или груза или какого-либо содержавшегося в них предмета, при определении предела ответственности перевозчика принимается во внимание только общий вес данного места или мест. Однако когда утеря, повреждение или задержка части зарегистрированного багажа или груза или

какого-либо содержащегося в них предмета, влияет на стоимость других мест, включенных в одну и ту же багажную квитанцию или в одну и ту же авиагрузовую накладную, то общий вес такого места или мест должен приниматься во внимание при определении предела ответственности.

3. В отношении предметов, оставляемых пассажиром при себе, ответственность перевозчика ограничивается суммой 332 единицы "специального права заимствования" на пассажира.

4. Пределы, установленные настоящей Статьей, не препятствуют суду вынести решение, в соответствии со своим законом, об оплате, кроме того, всех или части судебных издержек и других расходов по судебному разбирательству, понесенных истцом. Вышеизложенное положение не применяется, если сумма, присужденная в порядке компенсации, исключая судебные издержки и другие расходы, связанные с судебным разбирательством, не превышает суммы, которую перевозчик предложил в письменной форме истцу в течение шести месяцев со дня причинения ущерба или до начала судебного разбирательства, если эта дата является более поздней.

5. Суммы, указанные в единицах "специального права заимствования" в настоящей Статье, рассматриваются как относящиеся к единице "специального права заимствования", как она определена Международным валютным фондом. Перевод этих сумм в национальные валюты в случае судебных разбирательств производится в соответствии со стоимостью таких валют в единицах "специального права заимствования" на дату судебного решения. Стоимость национальной валюты в единицах "специального права заимствования" Высокой Договаривающейся Стороны, которая является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом для его собственных операций и расчетов на дату судебного решения. Стоимость национальной валюты в единицах "специального права заимствования" Высокой Договаривающейся Стороны, которая не является членом Международного валютного фонда, исчисляется по методу, установленному этой Высокой Договаривающейся Стороной.

Тем не менее, государства, которые не являются членами Международного валютного фонда и законодательство которых не позволяет применить положения пунктов 1, 2а) и 3 Статьи 22, могут при ратификации или присоединении или в любое время после этого заявить, что предел ответственности перевозчика при судебном разбирательстве на их территории устанавливается в сумме двести пятьдесят тысяч валютных единиц на пассажира в отношении пункта 1 Статьи 22; двести пятьдесят валютных единиц за килограмм в отношении пункта 2 а) Статьи 22; пять тысяч валютных единиц на пассажира в отношении пункта 3 Статьи 22. Такая валютная единица состоит из шестидесяти пяти с половиной миллиграммов золота пробы девятьсот тысячных. Указанные суммы могут быть переведены в соответствующую национальную валюту в округленных цифрах. Перевод таких сумм в национальную валюту осуществляется согласно законодательству соответствующего государства."

ГЛАВА II

СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ ИЗМЕНЕННОЙ КОНВЕНЦИИ

Статья III

Варшавская конвенция, измененная в Гааге в 1955 году и настоящим Протоколом, применяется к международной перевозке, как она определена в Статье I Конвенции, когда пункты отправления и назначения находятся либо на территориях двух государств, являющихся сторонами настоящего Протокола, либо на территории одного государства, являющегося стороной настоящего Протокола, если предусмотрена остановка на территории другого государства.

ГЛАВА III

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья IV

Между Сторонами настоящего Протокола Варшавская конвенция, измененная в Гааге в 1955 году, и настоящий Протокол будут рассматриваться и толковаться как единый документ и будут называться Варшавская конвенция, измененная в Гааге в 1955 году и Дополнительным протоколом № 2, совершенным в Монреале в 1975 году.

Статья V

До даты вступления в силу настоящего Протокола в соответствии с положениями статьи VII он будет открыт для подписания любым государством.

Статья VI

1. Настоящий Протокол подлежит ратификации подписавшими его государствами.
2. Ратификация настоящего Протокола любым государством, не являющимся Стороной Варшавской конвенции, или любым государством, не являющимся Стороной Варшавской конвенции, измененной в Гааге в 1955 году, будет означать присоединение к Варшавской конвенции, измененной в Гааге в 1955 году и Дополнительным протоколом, совершенным в Монреале в 1975 году.
3. Ратификационные грамоты будут сдаваться на хранение Правительству Польской Народной Республики.

Статья VII

1. После того, как тридцать государств, подписавших настоящий Протокол, сдадут на хранение свои ратификационные грамоты, он вступит в силу между ними на девяностый день после сдачи на хранение тридцатой ратификационной грамоты. Он вступит в силу для каждого государства, ратифицировавшего его позднее, на девяностый день после сдачи на хранение ратификационной грамоты данного государства.
2. После вступления в силу настоящего Протокола он будет зарегистрирован в Организации Объединенных Наций Правительством Польской Народной Республики.

Статья VIII

1. После вступления в силу настоящего Протокола он будет открыт для присоединения любого не подписавшего его государства.
2. Присоединение к настоящему Протоколу любого государства, не являющегося Стороной Варшавской конвенции, или любого государства, не являющегося Стороной Варшавской конвенции, измененной в Гааге в 1955 году, будет означать присоединение к Варшавской конвенции, измененной в Гааге в 1955 году и Дополнительным протоколом № 2, совершенным в Монреале в 1975 году.
3. Документ о присоединении будет сдаваться на хранение Правительству Польской Народной Республики и возьмет действие на девяностый день после сдачи его на хранение.

Статья IX

1. Любая Сторона настоящего Протокола может денонсировать его путем уведомления Правительства Польской Народной Республики.
2. Денонсация возьмет действие через шесть месяцев после даты получения Правительством Польской Народной Республики уведомления о денонсации.

3. Между Сторонами настоящего Протокола денонсация Варшавской конвенции одной из них в соответствии со Статьей 39 данной Конвенции или Гаагского протокола в соответствии со Статьей XXIV данного Протокола не должна толковаться как денонсация Варшавской конвенции, измененной в Гааге в 1955 году и Дополнительным протоколом 2, совершенным в Монреале в 1975 году.

Статья X

К настоящему Протоколу не может быть сделана никакая оговорка, за исключением случая, когда государство может в любое время заявить путем уведомления Правительства Польской Народной Республики о том, что Конвенция, измененная настоящим Протоколом, не будет применяться к перевозке лиц, багажа и груза, осуществляемой для его военных властей на зарегистрированных в данном государстве воздушных судах, все места на которых зарезервированы такими властями или от их имени.

Статья XI

Правительство Польской Народной Республики немедленно информирует все государства - Стороны Варшавской конвенции или этой Конвенции с последующими ее изменениями, все государства, подписавшие настоящий Протокол или присоединившиеся к нему, а также Международную организацию гражданской авиации о дате каждого подписания, дате сдачи на хранение каждой ратификационной грамоты или документа о присоединении, дате вступления в силу настоящего Протокола и сообщает все прочие соответствующие сведения.

Статья XII

Между Сторонами настоящего Протокола, которые также являются Сторонами Конвенции, дополнительной к Варшавской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицами, не являющимися перевозчиками по договору, подписанной в Гвадалахаре 18 сентября 1961 года (в дальнейшем именуемой "Гвадалахарская конвенция"), любая ссылка на "Варшавскую конвенцию", содержащаяся в Гвадалахарской конвенции, будет относиться к Варшавской конвенции, измененной в Гааге в 1955 году и Дополнительным протоколом № 2, совершенным в Монреале в 1975 году, в случаях, когда перевозка осуществляемая в соответствии с договором, упомянутым в пункте в) Статьи I Гвадалахарской конвенции, регулируется настоящим Протоколом.

Статья XIII

Настоящий Протокол останется открытым для подписания до 1 января 1976 года в штаб-квартире Международной организации гражданской авиации и после этого, до его вступления в силу в соответствии со Статьей VII, в Министерстве иностранных дел Польской Народной Республики. Международная организация гражданской авиации незамедлительно информирует Правительство Польской Народной Республики о любом подписании и дате подписания в течение периода, на протяжении которого Протокол будет открыт для подписания в штаб-квартире Международной организации гражданской авиации.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся должным образом уполномоченные Представители подписали настоящий Протокол.

СОВЕРШЕНО В МОНРЕАЛЕ двадцать пятого дня сентября месяца одна тысяча девятьсот семьдесят пятого года на русском, английском, испанском и французском языках, причем все четыре текста являются аутентичными. В случае каких-либо разногласий текст, составленный на французском языке, на котором составлена Варшавская конвенция от 12 октября 1929 года, будет считаться основным.

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

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, modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955,

HAN CONVENIDO lo siguiente:

CAPÍTULO I MODIFICACIONES AL CONVENIO

Artículo I

El Convenio que las disposiciones del presente Capítulo modifican es el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955.

Artículo II

Se suprime el artículo 22 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

“Artículo 22

1. En el transporte de personas, la responsabilidad del transportista con respecto a cada pasajero se limitará a la suma de 16.600 Derechos Especiales de Giro. En el caso de que, con arreglo a la ley del tribunal que conozca del asunto, la indemnización pueda 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 17 Derechos Especiales de Giro 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 332 Derechos Especiales de Giro 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 expresadas en Derechos Especiales de Giro mencionadas en este artículo se considerarán que se refieren al Derecho Especial de Giro definido por el Fondo Monetario Internacional. La conversión de la suma en las monedas nacionales, en el caso de actuaciones judiciales, se hará de acuerdo con el valor de dichas monedas en Derechos Especiales de Giro en la fecha de la sentencia. El valor, en Derechos Especiales de Giro, de la moneda nacional de una Alta Parte Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional, se calculará de conformidad con el método de valoración aplicado por el Fondo Monetario Internacional para sus operaciones y transacciones que esté en vigor en la fecha de la sentencia. El valor, en Derechos Especiales de Giro, de la moneda nacional de una Alta Parte Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional, se calculará de la manera determinada por dicha Alta Parte Contratante.

Sin embargo, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones de los párrafos 1, 2 a) y 3 del artículo 22, podrán declarar, en el momento de la ratificación o de la adhesión o posteriormente, que el límite de responsabilidad del transportista, en los procedimientos judiciales seguidos en su territorio, se fija en la suma de 250.000 unidades unitarias por pasajero, con respecto al párrafo 1 del artículo 22; 250 unidades monetarias por kilogramo, con respecto al párrafo 2 a) del artículo 22, y 5.000 unidades monetarias por pasajero, con respecto al párrafo 3 del artículo 22. Esta unidad monetaria consiste en sesenta y cinco miligramos y medio de oro con ley de novecientas milésimas. Estas sumas podrán convertirse a la moneda nacional en cifras redondas. La conversión de estas sumas en moneda nacional se efectuará de acuerdo con la ley del Estado interesado.”

CAPÍTULO II

CAMPO DE APLICACIÓN DEL CONVENIO MODIFICADO

Artículo III

El Convenio de Varsovia, modificado en La Haya en 1955 y por el presente Protocolo, se aplicará al transporte internacional definido en el artículo 1 del Convenio si los puntos de partida y de destino mencionados en dicho artículo se encuentran en el territorio de dos Partes del presente Protocolo o en el territorio de una sola Parte, si hay una escala prevista en el territorio de cualquier otro Estado.

CAPÍTULO III

CLÁUSULAS FINALES

Artículo IV

Para las Partes en este Protocolo, el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y el presente Protocolo se considerarán e interpretarán como un solo instrumento, que se designará con el nombre de *Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y por el Protocolo Adicional Núm. 2 de Montreal de 1975*.

Artículo V

Hasta la fecha en que entre en vigor, de acuerdo con lo previsto en el Artículo VII, el presente Protocolo permanecerá abierto a la firma de todos los Estados.

Artículo VI

1. El presente Protocolo se someterá a la ratificación de los Estados signatarios.
2. La ratificación del presente Protocolo por un Estado que no sea Parte en el Convenio de Varsovia o por un Estado que no sea Parte en el Convenio de Varsovia, modificado en La Haya en 1955, implicará la adhesión al *Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y por el Protocolo Adicional Núm. 2 de Montreal de 1975*.
3. Los instrumentos de ratificación del presente Protocolo serán depositados ante el Gobierno de la República Popular Polaca.

Artículo VII

1. Tan pronto como treinta Estados signatarios hayan depositado sus instrumentos de ratificación del presente Protocolo, éste entrará en vigor entre ellos el nonagésimo día a contar del depósito del trigésimo instrumento de ratificación. Para cada uno de los Estados que ratifique 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 las Naciones Unidas por el Gobierno de la República Popular Polaca.

Artículo VIII

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 de Varsovia o por un Estado que no sea Parte en el Convenio de Varsovia, modificado en La Haya en 1955, implicará la adhesión al *Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y por el Protocolo Adicional Núm. 2 de Montreal de 1975*.
3. La adhesión se efectuará mediante el depósito de un instrumento de adhesión ante el Gobierno de la República Popular Polaca, que surtirá efecto el nonagésimo día a contar de la fecha del depósito.

Artículo IX

1. Toda Parte en el presente Protocolo podrá denunciarlo mediante notificación dirigida al Gobierno de la República Popular Polaca.
2. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la recepción por el Gobierno de la República Popular Polaca de la notificación de dicha denuncia.
3. Para las Partes en el presente Protocolo, la denuncia por cualquiera de ellas del Convenio de Varsovia, de acuerdo con su artículo 39, o del Protocolo de La Haya, de acuerdo con su artículo XXIV, no podrá ser interpretada como una denuncia del *Convenio de Varsovia, modificado en La Haya en 1955 y por el Protocolo Adicional Núm. 2 de Montreal de 1975*.

Artículo X

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 Polaca, 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 XI

El Gobierno de la República Popular Polaca comunicará, a la mayor brevedad, a todos los Estados Partes en el Convenio de Varsovia y a todos los Estados signatarios o adherentes al presente Protocolo, así como a la Organización de Aviación Civil Internacional, la fecha de cada

una de las firmas, la fecha del depósito de cada instrumento de ratificación o adhesión, la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo y demás información pertinente.

Artículo XII

Para las Partes en el presente Protocolo que sean también Partes en el Convenio Complementario del Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional efectuado por una persona que no sea el transportista contractual, firmado en Guadalajara el 18 de septiembre de 1961 (en adelante denominado "Convenio de Guadalajara"), toda mención del Convenio de Varsovia contenida en el Convenio de Guadalajara, se aplicará también al *Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y por el Protocolo Adicional Núm. 2 de Montreal de 1975*, en los casos en que

el transporte efectuado según el contrato mencionado en el párrafo b) del artículo 1 del Convenio de Guadalajara se rija por el presente Protocolo.

Artículo XIII

El presente Protocolo quedará abierto a la firma de todos los Estados en la sede de la Organización de Aviación Civil Internacional hasta el 1º de enero de 1976 y posteriormente, hasta su entrada en vigor de acuerdo con el artículo VII, en el Ministerio de Asuntos Extranjeros de la República Popular Polaca. La Organización de Aviación Civil Internacional informará a la mayor brevedad al Gobierno de la República Popular Polaca de cualquier firma que reciba y de su fecha en el período en que el Protocolo se encuentre abierto a la firma en Montreal.

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

HECHO en Montreal, el día veinticinco del mes de septiembre del año mil novecientos setenta y cinco, en cuatro textos auténticos en español, francés, inglés y ruso. En caso de divergencias, hará fe el texto en idioma francés, en que fue redactado el Convenio de Varsovia del 12 de octubre de 1929.

11/75, Q/P1/4000;
8/94, Q/P2/400;
6/98, Q/P3/400

Order No. 9146
Printed in ICAO