

**S-23**

First Session, Thirty-sixth Parliament,  
46-47-48 Elizabeth II, 1997-98-99

**THE SENATE OF CANADA**

**BILL S-23**

An Act to amend the Carriage by Air Act to give effect to a Protocol to amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air and to give effect 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

---

**AS PASSED BY THE SENATE OF CANADA  
MARCH 16, 1999**

---

**S-23**

Première session, trente-sixième législature,  
46-47-48 Elizabeth II, 1997-98-99

**SÉNAT DU CANADA**

**PROJET DE LOI S-23**

Loi modifiant la Loi sur le transport aérien et portant mise en oeuvre d'un protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international et portant mise en oeuvre de 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

---

**ADOPTÉ PAR LE SÉNAT DU CANADA  
LE 16 MARS 1999**

---

## SUMMARY

These amendments implement Montreal Protocol No. 4 and the Guadalajara Supplementary Convention. These international agreements amend and supplement, respectively, the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, which establishes the documentary requirements and liability regime for international air transportation.

Montreal Protocol No. 4 simplifies cargo documentation, authorizes its transmission by electronic means, and amends the cargo liability regime. The Guadalajara Supplementary Convention extends the rules of the Warsaw Convention to carriage performed by a carrier other than the one with whom the passenger or shipper entered into a contract.

## SOMMAIRE

Les modifications mettent en oeuvre le Protocole de Montréal n° 4 et la Convention complémentaire de Guadalajara. Ces accords internationaux, respectivement, modifient et complètent la Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, qui établit des exigences documentaires et un régime de responsabilité pour le transport aérien international.

Le Protocole de Montréal n° 4 simplifie la documentation requise pour le fret, autorise sa transmission par moyens électroniques et modifie le régime de responsabilité pour le transport du fret. La Convention complémentaire de Guadalajara étend l'application des règles de la Convention de Varsovie au transport exécuté par un transporteur autre que celui avec lequel le passager ou l'expéditeur a conclu le contrat.

All parliamentary publications are available on the  
Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:  
<http://www.parl.gc.ca>

Toutes les publications parlementaires sont disponibles sur le  
réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à  
l'adresse suivante:  
<http://www.parl.gc.ca>

**BILL S-23**

**PROJET DE LOI S-23**

An Act to amend the Carriage by Air Act to give effect to a Protocol to amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air and to give effect 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

Loi modifiant la Loi sur le transport aérien et portant mise en oeuvre d'un protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international et portant mise en oeuvre de 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

R.S., c. C-26

Her Majesty, by and with the advice and consent of the Senate and House of Commons of Canada, enacts as follows:

Sa Majesté, sur l'avis et avec le consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, édicte :

L.R., ch. C-26

**1. The *Carriage by Air Act* is amended by adding the following after section 1:**

**1. La *Loi sur le transport aérien* est modifiée par adjonction, après l'article 1, 5 de ce qui suit :**

Definition of "party"

1.1 (1) In this Act, "party" includes a High Contracting Party, as defined in Article 40A of the Convention set out in Schedule I.

1.1 (1) Dans la présente loi, « partie » s'entend notamment d'une Haute Partie Contractante, au sens de l'article 40A de la convention figurant à l'annexe I.

Définition de « partie »

Interpretation

(2) For the purposes of this Act, any reference to "agent" in the English version of Schedule I shall be read as a reference to "servant or agent".

(2) Pour l'application de la présente loi, il est précisé que le terme « agent », mentionné dans la version anglaise de l'annexe I, s'entend notamment de « servant ».

Interprétation

**2. (1) Subsections 2(1) to (4) of the Act are replaced by the following:**

**2. (1) Les paragraphes 2(1) à (4) de la 15 même loi sont remplacés par ce qui suit :**

Implementing Conventions

2. (1) Subject to this section, the provisions 15 of the Convention set out in Schedule I and of the Convention set out in Schedule V, in so far as they relate to the rights and liabilities of carriers, carriers' servants and agents, passengers, consignors, consignees and other persons, have the force of law in Canada in relation to any carriage by air to which the provisions apply, irrespective of the national- 20 ity of the aircraft performing that carriage.

2. (1) Sous réserve des autres dispositions 15 du présent article, les dispositions de la convention figurant à l'annexe I et celles de la convention figurant à l'annexe V, dans la 20 mesure où elles se rapportent aux droits et responsabilités des personnes concernées par le transport aérien — notamment les transporteurs et leurs préposés, les voyageurs, les consignateurs et les consignataires —, ont 25 force de loi au Canada relativement au

Conventions en vigueur

transport aérien visé par ces dispositions, indépendamment de la nationalité de l'aéronef en cause.

Implementing amendments to Convention

(2) Subject to this section, the provisions of the Convention set out in Schedule I, as amended by the Protocol set out in Schedule III or by the Protocols set out in Schedules III and IV, in so far as they relate to the rights and liabilities of carriers, carriers' servants and agents, passengers, consignors, consignees and other persons, have the force of law in Canada in relation to any carriage by air to which the provisions apply, irrespective of the nationality of the aircraft performing that carriage.

(2) Sous réserve des autres dispositions du présent article, les dispositions de la convention figurant à l'annexe I, modifiée soit par le protocole figurant à l'annexe III, soit par les protocoles figurant aux annexes III et IV, dans la mesure où elles se rapportent aux droits et responsabilités des personnes concernées par le transport aérien, ont force de loi au Canada relativement au transport aérien visé par ces dispositions, indépendamment de la nationalité de l'aéronef en cause.

Convention modifiée

Proclamation by Governor in Council

(3) The Governor in Council may from time to time, by proclamation published in the *Canada Gazette*, certify who are the parties to any convention or protocol set out in a schedule to this Act, in respect of what territories they are respectively parties, to what extent they have availed themselves of the Additional Protocol to the Convention set out in Schedule I and which of those parties have made a declaration under the Protocol set out in Schedule III or IV.

(3) Le gouverneur en conseil peut, par proclamation publiée dans la *Gazette du Canada*, attester l'identité des parties à une convention ou un protocole figurant en annexe de la présente loi, les territoires à l'égard desquels elles sont respectivement parties, la mesure dans laquelle elles se sont prévaluées des dispositions du protocole additionnel de la convention figurant à l'annexe I, ainsi que l'identité des parties qui ont fait une déclaration en vertu du protocole figurant à l'annexe III ou IV.

Proclamation par le gouverneur en conseil

Reference to territories

(4) Any reference in Schedule I to the territory of any party shall be construed as a reference to the territories subject to its sovereignty, suzerainty, mandate or authority, in respect of which it is a party.

(4) Toute mention, à l'annexe I, du territoire d'une partie vaut mention des territoires sur lesquels elle exerce sa souveraineté, sa suzeraineté, son mandat ou son autorité et au nom desquels elle est partie.

Mention des territoires

**(2) Section 2 of the Act is amended by adding the following after subsection (6):**

**(2) L'article 2 de la même loi est modifié par adjonction, après le paragraphe (6), de ce qui suit :**

Conversion of francs or SDRs into dollars

(7) For the purposes of subsection (6), the Canadian dollar equivalents of francs or Special Drawing Rights, as defined in Article 22 of the Convention set out in Schedule I, are determined by

(7) Pour l'application du paragraphe (6), l'équivalent, en dollars canadiens, des sommes exprimées en droits de tirage spéciaux ou en francs, aux termes de l'article 22 de la convention figurant à l'annexe I, est déterminé de la manière suivante :

Conversion en dollars des francs et des droits de tirage spéciaux

- (a) converting francs into Special Drawing Rights at the rate of one Special Drawing Right for 15.075 francs; and
- (b) converting Special Drawing Rights into Canadian dollars at the rate established by the International Monetary Fund.

- a) pour la conversion des francs en droits de tirage spéciaux, le taux de change est de 15,075 francs par droit de tirage spécial;
- b) pour la conversion des droits de tirage spéciaux en dollars canadiens, le taux de change sera celui établi par le Fonds monétaire international.

**3. Sections 3 to 6 of the Act are replaced by the following:**

**3. Les articles 3 à 6 de la même loi sont remplacés par ce qui suit :**

Jurisdiction of Canadian courts

3. Every party to the Convention set out in Schedule I that has not availed itself of the provisions of the Additional Protocol set out in that Schedule is, for the purposes of any action brought in a court in Canada in accordance with the provisions of Article 28 of that Schedule to enforce a claim in respect of carriage undertaken by it, deemed to have explicitly submitted to the jurisdiction of that court under paragraph 4(2)(a) of the *State Immunity Act*.

3. Les parties à la convention figurant à l'annexe I qui ne se sont pas prévalués du protocole additionnel figurant à cette annexe sont, aux fins des actions en recouvrement relatives au transport entrepris par elles et intentées devant un tribunal canadien conformément à l'article 28 de l'annexe I, réputées se soumettre de manière expresse à sa compétence aux termes de l'alinéa 4(2)a) de la *Loi sur l'immunité des États*.

Compétence des tribunaux canadiens

Orders and regulations

4. The Governor in Council may make orders or regulations applying the provisions of Schedule I or V and any provision of section 2 to any carriage by air, not being international carriage as defined in Schedule I, that may be specified in the order or regulations, subject to any exceptions, adaptations and modifications so specified.

4. Le gouverneur en conseil peut prendre des décrets et des règlements en vue de l'application des dispositions des annexes I et V et de l'article 2 au transport aérien — à l'exclusion du transport international au sens de l'annexe I — qu'il y désigne, sous réserve des exceptions, adaptations et modifications éventuellement prévues par les décrets ou règlements.

Décrets et règlements

References to Schedule I

5. In this Act, except subsections 1.1(2) and 2(1) to (4), a reference to Schedule I or to any of its provisions shall be read as if for the provisions of the Convention set out in Schedule I there were substituted the provisions of the Convention

5. Dans la présente loi, sauf aux paragraphes 1.1(2) et 2(1) à (4), la mention de l'annexe I ou d'une de ses dispositions vaut mention des dispositions de la convention figurant à l'annexe I :

Renvois à l'annexe I

(a) as amended by the Protocol set out in Schedule III or by the Protocols set out in Schedules III and IV in relation to any carriage by air to which the Convention as amended by that Protocol or those Protocols applies; or

a) modifiée soit par le protocole figurant à l'annexe III, soit par les protocoles figurant aux annexes III et IV, chaque fois qu'il est question du transport aérien visé par la convention figurant à l'annexe I ainsi modifiée;

(b) as amended by the Protocols set out in Schedules III and IV in relation to any carriage by air, not being international carriage as defined in Schedule I, to which that Schedule or any provision of section 2 applies.

b) modifiée par les protocoles figurant aux annexes III et IV, chaque fois qu'il est question de l'application des dispositions de l'annexe I et de l'article 2 au transport aérien, à l'exclusion du transport international au sens de l'annexe I.

4. The Act is amended by adding, after Schedule III, the schedules set out in the schedule to this Act.

4. La même loi est modifiée par adjonction, après l'annexe III, des annexes figurant à l'annexe de la présente loi.

Coming into force

5. This Act comes into force 120 days after the day on which it receives royal assent.

5. La présente loi entre en vigueur 120 jours après la date de sa sanction.

Entrée en vigueur

SCHEDULE  
(Section 4)

SCHEDULE IV  
(Sections 2 and 5)

MONTREAL PROTOCOL No. 4  
TO AMEND THE CONVENTION FOR THE UNIFICATION  
OF CERTAIN RULES RELATING TO INTERNATIONAL  
CARRIAGE BY AIR, SIGNED AT WARSAW ON  
12 OCTOBER 1929, AS AMENDED BY THE PROTOCOL  
DONE AT THE HAGUE ON 28 SEPTEMBER 1955

THE GOVERNMENTS UNDERSIGNED

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

HAVE AGREED as follows:

CHAPTER I

AMENDMENTS TO THE CONVENTION

ARTICLE I

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

ARTICLE II

In Article 2 of the Convention, paragraph 2 shall be deleted and replaced by the following:

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

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

ARTICLE III

In Chapter II of the Convention, Section III (Articles 5 to 16) shall be deleted and replaced by the following:

“Section III.—Documentation relating to cargo

ARTICLE 5

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

ANNEXE  
(article 4)

ANNEXE IV  
(articles 2 et 5)

PROTOCOLE DE MONTRÉAL N° 4  
PORTANT MODIFICATION DE LA CONVENTION POUR  
L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES RELATIVES  
AU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL SIGNÉE À  
VARSOVIE LE 12 OCTOBRE 1929 AMENDÉE PAR LE  
PROTOCOLE FAIT À LA HAYE LE 28 SEPTEMBRE 1955

LES GOUVERNEMENTS SOUSSIGNÉS

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

SONT CONVENUS de ce qui suit :

CHAPITRE PREMIER

AMENDEMENTS À LA CONVENTION

ARTICLE PREMIER

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

ARTICLE II

L'alinéa 2 de l'article 2 de la Convention est supprimé et remplacé par les alinéas 2 et 3 suivants :

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

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

ARTICLE III

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

« Section III.—Documentation relative aux marchandises

ARTICLE 5

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

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.

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

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

## ARTICLE 6

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

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

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

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

## ARTICLE 7

Lorsqu'il y a plusieurs colis :

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

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

## ARTICLE 8

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

a) l'indication des points de départ et de destination;

b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales;

c) la mention du poids de l'expédition.

## ARTICLE 9

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

## ARTICLE 10

1. 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.

## ARTICLE 10

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

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

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

## ARTICLE 11

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

2. Les énonciations de la lettre de transport aérien et du récépissé de la marchandise, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre des colis font foi jusqu'à preuve contraire; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur qu'autant que la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou qu'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.

## ARTICLE 12

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

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



3. 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.”

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

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

#### ARTICLE 13

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

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

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

#### ARTICLE 14

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

#### ARTICLE 15

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

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

#### ARTICLE 16

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

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

## ARTICLE IV

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

## ARTICLE VI

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

## ARTICLE IV

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

## « ARTICLE 18

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

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

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

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

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

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

## ARTICLE V

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

## « ARTICLE 20

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

## ARTICLE VI

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

## “ARTICLE 21

1. In the carriage of passengers and baggage, if the carrier proves that the damage was caused by or contributed to by the negligence of the person suffering the damage the Court may, in accordance with the provisions of its own law, exonerate the carrier wholly or partly from his liability.

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

## ARTICLE VII

In Article 22 of the Convention,

(a) in paragraph 2(a) the words “and of cargo” shall be deleted;

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

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

(c) paragraph 2(b) shall be designated as paragraph 2(c);

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

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

Nevertheless, those States which are not Members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 2(b) of Article 22 may, at the time of ratification or accession or at any time thereafter, declare that the limit of liability of the carrier in

## « ARTICLE 21

1. Dans le transport de passagers et de bagages, dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

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

## ARTICLE VII

À l’article 22 de la Convention —

a) À l’alinéa 2a) les mots « et de marchandises » sont supprimés.

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

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

c) L’alinéa 2b) devient l’alinéa 2c).

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

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

Toutefois, les États qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d’appliquer les dispositions de l’alinéa 2b) 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 deux cent cinquante unités

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 25A 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.”

monétaires par kilogramme, cette unité monétaire correspondant à soixante-cinq milligrammes et demi d’or au titre de neuf cents millièmes de fin. Cette somme peut être convertie dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de cette somme en monnaie nationale s’effectuera conformément à la législation de l’État en cause. »

## ARTICLE VIII

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

## « ARTICLE 24

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

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

## ARTICLE IX

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

## « ARTICLE 25

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

## ARTICLE X

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

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

## ARTICLE XI

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

## “ARTICLE 30A

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 XI

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

## « ARTICLE 30A

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

## ARTICLE XII

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

## « ARTICLE 33

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

## ARTICLE XIII

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

## « ARTICLE 34

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

## CHAPITRE II

CHAMP D'APPLICATION DE  
LA CONVENTION AMENDÉE

## ARTICLE XIV

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

## CHAPITRE III

## DISPOSITIONS PROTOCOLAIRES

## ARTICLE XV

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et le présent Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument et seront dénommés Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 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.

## ARTICLE XVI

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

## ARTICLE XVII

1. Le présent Protocole sera soumis à la ratification des États signataires.

2. La ratification du présent Protocole par un État qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un État 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 n° 4 de Montréal de 1975.

3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne.

## ARTICLE XVIII

1. Lorsque le présent Protocole aura réuni les ratifications de trente États signataires, il entrera en vigueur entre ces États le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification. À l'égard de chaque État qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

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

## ARTICLE XIX

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

2. L'adhésion au présent Protocole par un État qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un État 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 n° 4 de Montréal de 1975.

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

## ARTICLE XX

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

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

3. 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.

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 n° 4 de Montréal de 1975.

#### ARTICLE XXI

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

a) Tout État peut à tout moment déclarer par notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne que la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975 ne s'applique pas au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ledit État et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

b) Tout État peut, lors de la ratification du Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975, ou de l'adhésion à celui-ci, ou à tout moment par la suite, déclarer qu'il n'est pas lié par les dispositions de la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975, dans la mesure où elles s'appliquent au transport de passagers et de bagages. Cette déclaration prendra effet quatre-vingt-dix jours après la date de sa réception par le Gouvernement de la République populaire de Pologne.

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

#### ARTICLE XXII

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

#### ARTICLE XXIII

Entre les Parties au présent Protocole qui sont également Parties à la Convention, complémentaire à la Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (ci-après dénommée « Convention de Guadalajara »), toute référence à la « Convention de Varsovie » contenue dans la Convention de Guadalajara s'applique à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975, dans les cas où le transport effectué en vertu du contrat mentionné au paragraphe b) de l'article premier de la Convention de Guadalajara est régi par le présent Protocole.

## ARTICLE XXIV

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.

## ARTICLE XXIV

Si deux ou plusieurs États sont parties d'une part au présent Protocole et d'autre part au Protocole de Guatemala de 1971 ou au Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975, les règles suivantes s'appliquent entre eux :

a) en ce qui concerne les marchandises et les envois postaux, les dispositions résultant du régime établi par le présent Protocole l'emportent sur les dispositions résultant du régime établi par le Protocole de Guatemala de 1971 ou par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975;

b) en ce qui concerne les passagers et les bagages, les dispositions résultant du régime établi par le Protocole de Guatemala ou par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975 l'emportent sur les dispositions résultant du régime établi par le présent Protocole.

## ARTICLE XXV

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

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

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



SCHEDULE V  
(Sections 2 and 4)

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

THE STATES SIGNATORY TO THE PRESENT CONVENTION

NOTING that the Warsaw Convention does not contain particular rules relating to international carriage by air performed by a person who is not a party to the agreement for carriage

CONSIDERING that it is therefore desirable to formulate rules to apply in such circumstances

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE I

In this Convention:

(a) “Warsaw Convention” means the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929, or the Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, according to whether the carriage under the agreement referred to in paragraph (b) is governed by the one or by the other;

(b) “contracting carrier” means a person who as a principal makes an agreement for carriage governed by the Warsaw Convention with a passenger or consignor or with a person acting on behalf of the passenger or consignor;

(c) “actual carrier” means a person, other than the contracting carrier, who, by virtue of authority from the contracting carrier, performs the whole or part of the carriage contemplated in paragraph (b) but who is not with respect to such part a successive carrier within the meaning of the Warsaw Convention. Such authority is presumed in the absence of proof to the contrary.

ARTICLE II

If an actual carrier performs the whole or part of carriage which, according to the agreement referred to in Article I, paragraph (b), is governed by the Warsaw Convention, both the contracting carrier and the actual carrier shall, except as otherwise provided in this Convention, be subject to the rules of the Warsaw Convention, the former for the whole of the carriage contemplated in the agreement, the latter solely for the carriage which he performs.

ARTICLE III

1. The acts and omissions of the actual carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment shall, in relation to the carriage performed by the actual carrier, be deemed to be also those of the contracting carrier.

ANNEXE V  
(articles 2 et 4)

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

LES ÉTATS SIGNATAIRES DE LA PRÉSENTE CONVENTION

CONSIDÉRANT que la Convention de Varsovie ne contient pas de disposition particulière relative au transport aérien international effectué par une personne qui n'est pas partie au contrat de transport,

CONSIDÉRANT qu'il est donc souhaitable de formuler des règles applicables à cette situation,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT :

ARTICLE PREMIER

Dans la présente Convention :

a) « Convention de Varsovie » signifie soit la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, soit la Convention de Varsovie, amendée à la Haye en 1955, selon que le transport, aux termes du contrat visé à l'alinéa b), est régi par l'une ou par l'autre;

b) « transporteur contractuel » signifie une personne partie à un contrat de transport régi par la Convention de Varsovie et conclu avec un passager ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou de l'expéditeur;

c) « transporteur de fait » signifie une personne, autre que le transporteur contractuel, qui, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel, effectue tout ou partie du transport prévu à l'alinéa b) mais n'est pas, en ce qui concerne cette partie, un transporteur successif au sens de la Convention de Varsovie. Cette autorisation est présumée, sauf preuve contraire.

ARTICLE II

Sauf disposition contraire de la présente Convention, si un transporteur de fait effectue tout ou partie du transport qui, conformément au contrat visé à l'article premier, alinéa b), est régi par la Convention de Varsovie, le transporteur contractuel et le transporteur de fait sont soumis aux règles de la Convention de Varsovie, le premier pour la totalité du transport envisagé dans le contrat, le second seulement pour le transport qu'il effectue.

ARTICLE III

1. Les actes et omissions du transporteur de fait ou de ses proposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur contractuel.

2. The acts and omissions of the contracting carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment shall, in relation to the carriage performed by the actual carrier, be deemed to be also those of the actual carrier. Nevertheless, no such act or omission shall subject the actual carrier to liability exceeding the limits specified in Article 22 of the Warsaw Convention. Any special agreement under which the contracting carrier assumes obligations not imposed by the Warsaw Convention or any waiver of rights conferred by that Convention or any special declaration of interest in delivery at destination contemplated in Article 22 of the said Convention, shall not affect the actual carrier unless agreed to by him.

#### ARTICLE IV

Any complaint to be made or order to be given under the Warsaw Convention to the carrier shall have the same effect whether addressed to the contracting carrier or to the actual carrier. Nevertheless, orders referred to in Article 12 of the Warsaw Convention shall only be effective if addressed to the contracting carrier.

#### ARTICLE V

In relation to the carriage performed by the actual carrier, any servant or agent of that carrier or of the contracting carrier shall, if he proves that he acted within the scope of his employment, be entitled to avail himself of the limits of liability which are applicable under this Convention to the carrier whose servant or agent he is unless it is proved that he acted in a manner which, under the Warsaw Convention, prevents the limits of liability from being invoked.

#### ARTICLE VI

In relation to the carriage performed by the actual carrier, the aggregate of the amounts recoverable from that carrier and the contracting carrier, and from their servants and agents acting within the scope of their employment, shall not exceed the highest amount which could be awarded against either the contracting carrier or the actual carrier under this Convention, but none of the persons mentioned shall be liable for a sum in excess of the limit applicable to him.

#### ARTICLE VII

In relation to the carriage performed by the actual carrier, an action for damages may be brought, at the option of the plaintiff, against that carrier or the contracting carrier, or against both together or separately. If the action is brought against only one of those carriers, that carrier shall have the right to require the other carrier to be joined in the proceedings, the procedure and effects being governed by the law of the court seised of the case.

#### ARTICLE VIII

Any action for damages contemplated in Article VII of this Convention must be brought, at the option of the plaintiff, either before a court in which an action may be brought against the contracting carrier, as provided in Article 28 of the Warsaw Convention, or before the court having jurisdiction at the place where the actual carrier is ordinarily resident or has his principal place of business.

2. Les actes et omissions du transporteur contractuel ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur de fait. Toutefois, aucun de ces actes ou omissions ne pourra soumettre le transporteur de fait à une responsabilité dépassant les limites prévues à l'article 22 de la Convention de Varsovie. Aucun accord spécial aux termes duquel le transporteur contractuel assume des obligations que n'impose pas la Convention de Varsovie, aucune renonciation à des droits prévus par ladite Convention ou aucune déclaration spéciale d'intérêt à la livraison, visée à l'article 22 de ladite Convention, n'auront d'effet à l'égard du transporteur de fait, sauf consentement de ce dernier.

#### ARTICLE IV

Les ordres ou protestations à notifier au transporteur, en application de la Convention de Varsovie, ont le même effet qu'ils soient adressés au transporteur contractuel ou au transporteur de fait. Toutefois, les ordres visés à l'article 12 de la Convention de Varsovie n'ont d'effet que s'ils sont adressés au transporteur contractuel.

#### ARTICLE V

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, tout préposé de ce transporteur ou du transporteur contractuel, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, peut se prévaloir des limites de responsabilité applicables, en vertu de la présente Convention, au transporteur dont il est le préposé, sauf s'il est prouvé qu'il a agi de telle façon que les limites de responsabilité ne puissent être invoquées aux termes de la Convention de Varsovie.

#### ARTICLE VI

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, le montant total de la réparation qui peut être obtenu de ce transportateur, du transporteur contractuel et de leurs préposés, quand ils ont agi dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut pas dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à charge soit du transporteur contractuel, soit du transporteur de fait, en vertu de la présente Convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées dans le présent article ne puisse être tenue pour responsable au delà de la limite qui lui est applicable.

#### ARTICLE VII

Toute action en responsabilité, relative au transport effectué par le transporteur de fait, peut être intentée, au choix du demandeur, contre ce transporteur ou le transporteur contractuel ou contre l'un et l'autre, conjointement ou séparément. Si l'action est intentée contre l'un seulement de ces transporteurs, ledit transporteur aura le droit d'appeler l'autre transporteur en intervention devant le tribunal saisi, les effets de cette intervention ainsi que la procédure qui lui est applicable étant réglés par la loi de ce tribunal.

#### ARTICLE VIII

Toute action en responsabilité, prévue à l'article VII de la présente Convention, doit être portée, au choix du demandeur, soit devant l'un des tribunaux où une action peut être intentée au transporteur contractuel, conformément à l'article 28 de la Convention de Varsovie, soit devant le tribunal du domicile du transporteur de fait ou du siège principal de son exploitation.

## ARTICLE IX

1. Any contractual provision tending to relieve the contracting carrier or the actual carrier of liability under this Convention or to fix a lower limit than that which is applicable according to this Convention shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole agreement, which shall remain subject to the provisions of this Convention.

2. In respect of the carriage performed by the actual carrier, the preceding paragraph shall not apply to contractual provisions governing loss or damage resulting from the inherent defect, quality or vice of the cargo carried.

3. Any clause contained in an agreement for carriage and all special agreements entered into before the damage occurred by which the parties purport to infringe the rules laid down by this Convention, whether by deciding the law to be applied, or by altering the rules as to jurisdiction, shall be null and void. Nevertheless, for the carriage of cargo arbitration clauses are allowed, subject to this Convention, if the arbitration is to take place in one of the jurisdictions referred to in Article VIII.

## ARTICLE X

Except as provided in Article VII, nothing in this Convention shall affect the rights and obligations of the two carriers between themselves.

## ARTICLE XI

Until the date on which the Convention comes into force in accordance with the provisions of Article XIII, it shall remain open for signature on behalf of any State which at that date is a Member of the United Nations or of any of the Specialized Agencies.

## ARTICLE XII

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

2. The instruments of ratification shall be deposited with the Government of the United States of Mexico.

## ARTICLE XIII

1. As soon as five of the signatory States have deposited their instruments of ratification of this Convention, it shall come into force between them on the ninetieth day after the date of the deposit of the fifth 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 Convention comes into force, it shall be registered with the United Nations and the International Civil Aviation Organization by the Government of the United States of Mexico.

## ARTICLE XIV

1. This Convention shall, after it has come into force, be open for accession by any State Member of the United Nations or of any of the Specialized Agencies.

## ARTICLE IX

1. Toute clause tendant à exonérer le transporteur contractuel ou le transporteur de fait de leur responsabilité en vertu de la présente Convention ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente Convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention.

2. En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, le paragraphe précédent ne s'applique pas aux clauses concernant la perte ou le dommage résultant de la nature ou du vice propre des marchandises transportées.

3. Sont nulles toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente Convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence. Toutefois, dans le transport des marchandises, les clauses d'arbitrage sont admises, dans les limites de la présente Convention, lorsque l'arbitrage doit s'effectuer dans les lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article VIII.

## ARTICLE X

Sous réserve de l'article VII, aucune disposition de la présente Convention ne peut être interprétée comme affectant les droits et obligations existant entre les deux transporteurs.

## ARTICLE XI

La présente Convention, jusqu'à la date de son entrée en vigueur dans les conditions prévues à l'article XIII, est ouverte à la signature de tout État qui, à cette date, sera membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une Institution spécialisée.

## ARTICLE XII

1. La présente Convention est soumise à la ratification des États signataires.

2. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement des États-Unis du Mexique.

## ARTICLE XIII

1. Lorsque la présente Convention aura réuni les ratifications de cinq États signataires, elle entrera en vigueur entre ces États le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du cinquième instrument de ratification. À l'égard de chaque État qui la ratifiera par la suite, elle entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2. Dès son entrée en vigueur, la présente Convention sera enregistrée auprès de l'Organisation des Nations Unies et de l'Organisation de l'Aviation civile internationale par le Gouvernement des États-Unis du Mexique.

## ARTICLE XIV

1. La présente Convention sera ouverte, après son entrée en vigueur, à l'adhésion de tout État membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une Institution spécialisée.

2. The accession of a State shall be effected by the deposit of an instrument of accession with the Government of the United States of Mexico and shall take effect as from the ninetieth day after the date of such deposit.

## ARTICLE XV

1. Any Contracting State may denounce this Convention by notification addressed to the Government of the United States of Mexico.

2. Denunciation shall take effect six months after the date of receipt by the Government of the United States of Mexico of the notification of denunciation.

## ARTICLE XVI

1. Any Contracting State may at the time of its ratification of or accession to this Convention or at any time thereafter declare by notification to the Government of the United States of Mexico that the Convention shall extend to any of the territories for whose international relations it is responsible.

2. The Convention shall, ninety days after the date of the receipt of such notification by the Government of the United States of Mexico, extend to the territories named therein.

3. Any Contracting State may denounce this Convention, in accordance with the provisions of Article XV, separately for any or all of the territories for the international relations of which such State is responsible.

## ARTICLE XVII

No reservation may be made to this Convention.

## ARTICLE XVIII

The Government of the United States of Mexico shall give notice to the International Civil Aviation Organization and to all States Members of the United Nations or of any of the Specialized Agencies:

- (a) of any signature of this Convention and the date thereof;
- (b) of the deposit of any instrument of ratification or accession and the date thereof;
- (c) of the date on which this Convention comes into force in accordance with Article XIII, paragraph 1;
- (d) of the receipt of any notification of denunciation and the date thereof;
- (e) of the receipt of any declaration or notification made under Article XVI and the date thereof.

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

2. Cette adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du Gouvernement des États-Unis du Mexique et prendra effet le quatre-vingt-dixième jour qui suivra la date de ce dépôt.

## ARTICLE XV

1. Tout État contractant peut dénoncer la présente Convention par une notification faite au Gouvernement des États-Unis du Mexique.

2. Cette dénonciation prendra effet six mois après la date de réception de la notification par le Gouvernement des États-Unis du Mexique.

## ARTICLE XVI

1. Tout État contractant peut, lors de la ratification de la présente Convention ou de l'adhésion à celle-ci ou ultérieurement, déclarer au moyen d'une notification adressée au Gouvernement des États-Unis du Mexique que la présente Convention s'étendra à l'un quelconque des territoires qu'il représente dans les relations extérieures.

2. Quatre-vingt-dix jours après la date de réception de ladite notification par le Gouvernement des États-Unis du Mexique, la présente Convention s'étendra aux territoires visés par la notification.

3. Tout État contractant peut, conformément aux dispositions de l'article XV, dénoncer la présente Convention séparément, pour tous ou pour l'un quelconque des territoires que cet État représente dans les relations extérieures.

## ARTICLE XVII

Il ne sera admise aucune réserve à la présente Convention.

## ARTICLE XVIII

Le Gouvernement des États-Unis du Mexique notifiera à l'Organisation de l'Aviation civile internationale et à tous les États membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une Institution spécialisée :

- a) toute signature de la présente Convention et la date de cette signature;
- b) le dépôt de tout instrument de ratification ou d'adhésion et la date de ce dépôt;
- c) la date à laquelle la présente Convention entre en vigueur conformément au premier paragraphe de l'article XIII;
- d) la réception de toute notification de dénonciation et la date de réception;
- e) la réception de toute déclaration ou notification faite en vertu de l'article XVI et la date de réception.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

DONE at Guadalajara on the eighteenth day of September One Thousand Nine Hundred and Sixty-one in three authentic texts drawn up in the English, French and Spanish languages. In 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. The Government of the United States of Mexico will establish an official translation of the text of the Convention in the Russian language.

This Convention shall be deposited with the Government of the United States of Mexico with which, in accordance with Article XI, it shall remain open for signature, and that Government shall send certified copies thereof to the International Civil Aviation Organization and to all States Members of the United Nations or of any Specialized Agency.

FAIT à Guadalajara, le dix-huitième jour du mois de septembre de l'an mil neuf cent soixante et un en trois textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 avait été rédigée, fera foi. Le Gouvernement des États-Unis du Mexique établira une traduction officielle du texte de la Convention en langue russe.

La présente Convention sera déposée auprès du Gouvernement des États-Unis du Mexique où, conformément aux dispositions de l'article XI, elle restera ouverte à la signature et ce Gouvernement transmettra des copies certifiées conformes de la présente Convention à l'Organisation de l'Aviation civile internationale et à tous les États membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une Institution spécialisée.

**MAIL  POSTE**

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

**Lettermail****Poste—lettre****03159442****Ottawa***If undelivered, return COVER ONLY to:*

Canadian Government Publishing

45 Sacré—Coeur Boulevard,

Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

*En cas de non—livraison,**retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*

Les Éditions du gouvernement du Canada

45 Boulevard Sacré—Coeur,

Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

---

Available from:

Public Works and Government Services Canada — Publishing,  
Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente:

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — Édition,  
Ottawa, Canada K1A 0S9