



**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΡΩΤΟ**  
**ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**  
**Αρ. 2455 της 6ης ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1989**  
**ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ**

Ο περί του Πρωτοκόλλου της Πόλης της Γουατεμάλας και των Τεσσάρων Πρωτοκόλλων του Μοντρεάλ (Κυρωτικός) Νόμος του 1989 εκδίδεται με δημοσίευση στην επίσημη εφημερίδα της Κυπριακής Δημοκρατίας σύμφωνα με το Άρθρο 52 του Συντάγματος.

Αριθμός 173 του 1989

**ΝΟΜΟΣ ΚΥΡΩΝ ΤΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΤΗΣ**  
**ΠΟΛΗΣ ΤΗΣ ΓΟΥΑΤΕΜΑΛΑΣ ΤΗΣ 8ης ΜΑΡΤΙΟΥ 1971, ΚΑΘΩΣ**  
**ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΑ ΤΟΥ ΜΟΝΤΡΕΑΛ ΑΡ. 1, 2, 3 ΚΑΙ 4 ΤΗΣ**  
**25ης ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1975, ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ**  
**ΤΗΣ ΒΑΡΣΟΒΙΑΣ ΤΗΣ 12ης ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1929 ΓΙΑ ΤΗΝ**  
**ΕΝΟΠΙΟΙΗΣΗ ΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ**  
**ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ**

Επειδή η Σύμβαση της Βαρσοβίας της 12ης Οκτωβρίου 1929 για την Ενοποίηση Ορισμένων Κανόνων που Αφορούν στη Διεθνή Αεροπορική Μεταφορά, όπως αυτή τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο της Χάγης της 28ης Σεπτεμβρίου 1955 και συμπληρώθηκε από τη Σύμβαση της Γουαδαλαχάρες της 18ης Σεπτεμβρίου 1961, που κυρώθηκαν με τον περί του Πρωτοκόλλου της Χάγης και της Σύμβασης της Γουαδαλαχάρες (Κυρωτικό) Νόμο του 1970, εξακολουθεί να ισχύει και να δεσμεύει την Κυπριακή Δημοκρατία.

Προοίμι

66 του 19

Και επειδή με το Πρωτόκολλο της Πόλης της Γουατεμάλας της 8ης Μαρτίου 1971 και με τα Πρωτόκολλα του Μοντρεάλ Αρ. 1, 2, 3 και 4 της 25ης Σεπτεμβρίου 1975 τροποποιήθηκαν περαιτέρω ορισμένοι κανόνες της Σύμβασης της Βαρσοβίας.

Και επειδή το Υπουργικό Συμβούλιο με την υπ' αρ. 29.700 και ημερομηνίας 4 Φεβρουαρίου 1988 Απόφασή του ενέκρινε την παραχώρηση της Κυπριακής Δημοκρατίας στα πιο πάνω Πρωτόκολλα.

Για τους λόγους αυτούς η Βουλή των Αντιπροσώπων ψηφίζει τα ακόλουθα:

1. Ο παρών Νόμος θα αναφέρεται ως ο περί του Πρωτοκόλλου της Πόλης της Γουατεμάλας και των Τεσσάρων Πρωτοκόλλων του Μοντρεάλ (Κυρωτικός) Νόμος του 1989.

Συνοπτικ  
τίτλος.

ρήμεια.

2. Στον παρόντα Νόμο, εκτός αν από το κείμενο προκύπτει διαφορετική έννοια

«Πρωτόκολλο της Πόλης της Γουατεμάλας» σημαίνει το Πρωτόκολλο που έγινε στην πόλη της Γουατεμάλας στις 8 Μαρτίου 1971 και με το οποίο τροποποιείται η Σύμβαση της Βαρσοβίας της 12ης Οκτωβρίου 1929.

«Πρωτόκολλα του Μοντρεάλ» σημαίνει τα τέσσερα Πρωτόκολλα Αρ. 1, 2, 3 και 4 που έγιναν στο Μοντρεάλ στις 25 Σεπτεμβρίου 1975 και με τα οποία τροποποιείται η Σύμβαση της Βαρσοβίας της 12ης Οκτωβρίου 1929.

Έκδοση  
Πρωτοκόλλων.

Πίνακας  
Μέρους I  
Μέρους II.

3. Με τον παρόντα Νόμο κυρώνονται το Πρωτόκολλο της Πόλης της Γουατεμάλας και τα Πρωτόκολλα του Μοντρεάλ, των οποίων τα κείμενα των αγγλικών πρωτοτύπων εκτίθενται στο Μέρος I του Πίνακα και σε ελληνική μετάφραση στο Μέρος II του Πίνακα:

Νοείται ότι σε περίπτωση αντίφασης μεταξύ των κειμένων του Μέρους I και του Μέρους II του Πίνακα, θα υπερισχύουν τα κείμενα που εκτίθενται στο Μέρος II αυτού.

## ΠΙΝΑΚΑΣ

(Άρθρο 3)

### ΜΕΡΟΣ I

#### PROTOCOL

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

##### “Article 3

1. In respect of the carriage of passengers an individual or collective document of carriage shall be delivered containing:

a) an indication of the places of departure and destination;

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

2. Any other means which would preserve a record of the information indicated in a) and b) of the foregoing paragraph may be substituted for the delivery of the document referred to in that paragraph.

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

### Article III

Article 4 of the Convention shall be deleted and replaced by following:-

#### "Article 4

1. In respect of the carriage of checked baggage, a baggage check shall be delivered, which, unless combined with or incorporated in a document of carriage which complies with the provisions of Article 3, paragraph 1, shall contain:

a) an indication of the places of departure and destination;

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

2. Any other means which would preserve a record of the information indicated in a) and b) of the foregoing paragraph may be substituted for the delivery of the baggage check referred to in that paragraph.

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

### Article IV

Article 17 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:-

#### "Article 17

1. The carrier is liable for damage sustained in case of death or personal injury of a passenger upon condition only that the event which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking. However, the carrier is not liable if the death or injury resulted solely from the state of health of the passenger.

2. The carrier is liable for damage sustained in case of destruction or loss of, or of damage to, baggage upon condition only that the event which caused the destruction, loss or damage took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking or during any period within which the baggage was in charge of the carrier. However, the carrier is not liable if the damage resulted solely from the inherent defect, quality or vice of the baggage.

3. Unless otherwise specified, in this Convention the term "baggage" means both checked baggage and objects carried by the passenger."

### Article V

In Article 18 of the Convention -

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

"1. The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of, or of damage

to, any cargo, if the occurrence which caused the damage so sustained took place during the carriage by air.

2. The carriage by air within the meaning of the preceding paragraph comprises the period during which the cargo is in 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."

### Article VI

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

#### "Article 20

1. In the carriage of passengers and baggage the carrier shall not be liable for damage occasioned by delay 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.

2. In the carriage of cargo the carrier shall not be liable for damage resulting from destruction, loss, damage or delay 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 VII

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

#### "Article 21

If the carrier proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of the person claiming compensation, the carrier shall be wholly or partly exonerated from his liability to such person to the

extent that such negligence or wrongful act or omission caused or contributed to the damage. When by reason of the death or injury of a passenger compensation is claimed by a person other than the passenger, the carrier shall likewise be wholly or partly exonerated from his liability to the extent that he proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of that passenger."

### Article VIII

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

#### "Article 22

1. a) In the carriage of persons the liability of the carrier is limited to the sum of one million five hundred thousand francs for the aggregate of the claims, however founded, in respect of damage suffered as a result of the death or personal injury of each passenger. Where, in accordance with the law of the court seized of the case, damages may be awarded in the form of periodic payments, the equivalent capital value of the said payments shall not exceed one million five hundred thousand francs.

b) In the case of delay in the carriage of persons the liability of the carrier for each passenger is limited to sixty-two thousand five hundred francs.

c) In the carriage of baggage the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to fifteen thousand francs for each passenger.

2. a) In the carriage of cargo, the liability of the carrier is limited to a sum of two hundred and fifty francs per kilogramme, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum

if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless he proves that that sum is greater than the consignor's actual interest in delivery at destination.

b) In the case of loss, damage or delay of part of the 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 cargo, or of an object contained therein, affects the value of other packages covered by 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. a) The courts of the High Contracting Parties which are not authorized under their law to award the costs of the action, including lawyers' fees, shall, in actions to which this Convention applies, have the power to award, in their discretion, to the claimant the whole or part of the costs of the action, including lawyers' fees which the court considers reasonable.

b) The costs of the action including lawyers' fees shall be awarded in accordance with subparagraph a) only if the claimant gives a written notice to the carrier of the amount claimed including the particulars of the calculation of that amount and the carrier does not make, within a period of six months after his receipt of such notice, a written offer of settlement in an amount at least equal to the compensation awarded within the applicable limit. This period will be extended until the time of commencement of the action if that is later.

c) The costs of the action including lawyers' fees shall not be taken into account in applying the limits under this Article.

4. The sums mentioned in francs in this Article and Article 42 shall be deemed to refer to a currency unit

consisting of sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. These sums may be converted into national currencies in round figures. Conversion of the sums into national currencies other than gold shall, in case of judicial proceedings, be made according to the gold value of such currencies at the date of the judgment."

### Article IX

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

#### "Article 24

1. In the carriage of cargo, any action for damages, however founded, can only be brought subject to the conditions and limits set out in this Convention.

2. In the carriage of passengers and baggage 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 X

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

#### "Article 25

The limit of liability specified in paragraph 2 of 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

or personal injury of such passenger shall be entitled to the benefits of the system."

#### Article XV

After Article 41 of the Convention, the following Article shall be inserted:-

#### "Article 42

1. Without prejudice to the provisions of Article 41, Conferences of the Parties to the Protocol done at Guatemala City on the eighth March 1971 shall be convened during the fifth and tenth years respectively after the date of entry into force of the said Protocol for the purpose of reviewing the limit established in Article 22, paragraph 1 a) of the Convention as amended by that Protocol.

2. At each of the Conferences mentioned in paragraph 1 of this Article the limit of liability in Article 22, paragraph 1 a) in force at the respective dates of these Conferences shall not be increased by an amount exceeding one hundred and eighty-seven thousand five hundred francs.

3. Subject to paragraph 2 of this Article, unless before the thirty-first December of the fifth and tenth years after the date of entry into force of the Protocol referred to in paragraph 1 of this Article the aforesaid Conferences decide otherwise by a two-thirds majority vote of the Parties present and voting, the limit of liability in Article 22, paragraph 1 a) in force at the respective dates of these Conferences shall on those dates be increased by one hundred and eighty-seven thousand five hundred francs.

4. The applicable limit shall be that which, in accordance with the preceding paragraphs, is in effect on the date of the event which caused the death or personal injury of the passenger."

## CHAPTER II

### SCOPE OF APPLICATION OF THE CONVENTION AS AMENDED

#### Article XVI

*Warsaw*  
The 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 XVII

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 at Guatemala City, 1971*.

#### Article XVIII

Until the date on which this Protocol enters into force in accordance with the provisions of Article XX, it shall remain open for signature by all States Members of the United Nations or of any of the Specialized Agencies or of the International Atomic Energy Agency or Parties to the Statute of the International Court of Justice, and by any other State invited by the General Assembly of the United Nations to become a Party to this Protocol.

#### Article XIX

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 at Guatemala City, 1971*.

3. The instruments of ratification shall be deposited with the International Civil Aviation Organization.

### Article XX

1. This Protocol shall enter into force on the ninetieth day after the deposit of the thirtieth instrument of ratification on the condition, however, that the total international scheduled air traffic, expressed in passenger-kilometers, according to the statistics for the year 1970 published by the International Civil Aviation Organization, of the airlines of five States which have ratified this Protocol, represents at least 40% of the total international scheduled air traffic of the airlines of the member States of the International Civil Aviation Organization in that year. If, at the time of deposit of the thirtieth instrument of ratification, this condition has not been fulfilled, the Protocol shall not come into force until the ninetieth day after this condition shall have been satisfied. This Protocol shall come into force for each State ratifying after the deposit of the last instrument of ratification necessary for entry into force of this Protocol 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 International Civil Aviation Organization.

### Article XXI

1. After the entry into force of this Protocol it shall be open for accession by any State referred to in Article XVIII.

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 at Guatemala City, 1971*.

3. Accession shall be effected by the deposit of an instrument of accession with the International Civil Aviation Organization and shall take effect on the ninetieth day after the deposit.

### Article XXII

1. Any Party to this Protocol may denounce the Protocol by notification addressed to the International Civil Aviation Organization.

2. Denunciation shall take effect six months after the date of receipt by the International Civil Aviation Organization 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 at Guatemala City, 1971*.

### Article XXIII

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

a) a State whose courts are not authorized under its law to award the costs of the action including lawyers' fees may at any time

by a notification addressed to the International Civil Aviation Organization declare that Article 22, paragraph 3 a) shall not apply to its courts; and

b) a State may at any time declare by a notification addressed to the International Civil Aviation Organization that the *Warsaw Convention as amended at The Hague 1955, and at Guatemala City, 1971* 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.

2. Any State having made a reservation in accordance with the preceding paragraph may at any time withdraw such reservation by notification to the International Civil Aviation Organization.

#### Article XXIV

The International Civil Aviation Organization shall promptly inform all signatory or acceding States of the date of each signature, the date of deposit of each instrument of ratification or accession, the date of entry into force of this Protocol, and other relevant information.

#### Article XXV

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 at Guatemala City, 1971*, 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 XXVI

This Protocol shall remain open, until 30 September 1971, for signature by any State referred to in Article XVIII, at the Ministry of External Relations of the Republic of Guatemala and thereafter, until it enters into force in accordance with Article XX, at the International Civil Aviation Organization. The Government of the Republic of Guatemala shall promptly inform the International Civil Aviation Organization of any signature and the date thereof during the time that the Protocol shall be open for signature in Guatemala.

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

DONE at Guatemala City on the eighth day of the month of March of the year One Thousand Nine Hundred and Seventy-one in three authentic texts in the English, French and Spanish languages. The International Civil Aviation Organization shall establish an authentic text of this Protocol in the Russian language. In the case of any inconsistency, the text in the French language, in which language the Warsaw Convention of 12 October 1929 was drawn up, shall prevail.



## **MONTREAL ADDITIONAL PROTOCOL No. 1, 1975**

Additional Protocol No. 1 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12th October 1929

### **THE GOVERNMENTS UNDERSIGNED**

CONSIDERING that it is desirable to amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929

HAVE AGREED as follows:

### **CHAPTER I**

#### **AMENDMENTS TO THE CONVENTION**

##### **Article I**

The Convention which the provisions of the present Chapter modify is the Warsaw Convention, 1929.

##### **Article II**

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

##### **“Article 22**

1. In the carriage of passengers the liability of the carrier for each passenger is limited to the sum of 8 300 Special Drawing Rights. Where, in accordance with the law of the court 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. In the carriage of registered baggage and of cargo, the liability of the carrier is limited to a sum of 17 Special Drawing Rights per kilogramme, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless he proves that that sum is greater than the consignor's actual interest in delivery at destination.

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

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

Nevertheless, those States which are not Members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraphs 1, 2 and 3 of Article 22 may, at the time of ratification or accession or at any time thereafter, declare that the limit of liability of the carrier in judicial proceedings in their territories is fixed at a sum of 125 000 monetary units per passenger with respect to paragraph 1. of Article 22; 250 monetary units per kilogramme with respect to paragraph 2. of Article 22; and 5 000 monetary units per passenger with respect to paragraph 3. of Article 22. This monetary unit corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. These sums may be converted into the national currency concerned in round figures. The conversion of these sums into national currency shall be made according to the law of the State concerned."

## CHAPTER II

### SCOPE OF APPLICATION OF THE CONVENTION AS AMENDED

#### Article III

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

**CHAPTER III****FINAL CLAUSES****Article IV**

As between the Parties to this Protocol, the Convention and the Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument and shall be known as the *Warsaw Convention as amended by Additional Protocol No. 1 of Montreal, 1975*.

**Article V**

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

**Article VI**

1. This Protocol shall be subject to ratification by the signatory States.
2. Ratification of this Protocol by any State which is not a Party to the Warsaw Convention shall have the effect of accession to the Convention as amended by this Protocol.
3. The instruments of ratification shall be deposited with the Government of the Polish People's Republic.

**Article VII**

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

### Article VIII

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

### Article IX

1. Any Party to this Protocol may denounce the Protocol by notification addressed to the Government of the Polish People's Republic.
2. Denunciation shall take effect six months after the receipt by the Government of the Polish People's Republic of the notification of denunciation.
3. As between the Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Convention in accordance with Article 39 thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the Convention as amended by this Protocol.

### Article X

No reservation may be made to this Protocol.

### Article XI

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

**Article XII**

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

**Article XIII**

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

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

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

**MONTREAL ADDITIONAL PROTOCOL No. 2, 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 12th October 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28th 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.

**MONTREAL ADDITIONAL PROTOCOL No. 3, 1975**

Additional Protocol No. 3 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12th October 1929 as Amended by the Protocols Done at The Hague on 28th September 1955 at Guatemala City on 8th March 1971

**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 Protocols done at The Hague on 28 September 1955, and at Guatemala City on 8 March 1971,

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, and at Guatemala City in 1971.

**Article II**

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

**“Article 22**

1. a) In the carriage of persons the liability of the carrier is limited to the sum of 100 000 Special Drawing Rights for the aggregate of the claims, however founded, in respect of damage suffered as a result of the death or personal injury of each passenger. 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 100 000 Special Drawing Rights.

b) In the case of delay in the carriage of persons the liability of the carrier for each passenger is limited to 4 150 Special Drawing Rights.

c) In the carriage of baggage the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to 1 000 Special Drawing Rights for each passenger.

2. a) 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 that sum is greater than the consignor's actual interest in delivery at destination.

b) In the case of loss, damage or delay of part of the 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 cargo, or of an object contained therein, affects the value of other packages covered by 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. a) The courts of the High Contracting Parties which are not authorized under their law to award the costs of the action, including lawyers' fees, shall, in actions to which this Convention applies, have the power to award, in their discretion, to the claimant the whole or part of the costs of the action, including lawyers' fees which the court considers reasonable.

b) The costs of the action including lawyers' fees shall be awarded in accordance with subparagraph a) only if the claimant gives a written notice to the carrier of the amount claimed including the particulars of the calculation of that amount and the carrier does not make, within a period of six months after his receipt of such notice, a written offer of settlement in an amount at least equal to the compensation awarded within the applicable limit. This period will be extended until the time of commencement of the action if that is later.

c) The costs of the action including lawyers' fees shall not be taken into account in applying the limits under this Article.

4. The sums mentioned in terms of Special Drawing Right in this Article and Article 42 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 and 2 a) 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 1 500 000 monetary units per passenger with respect to paragraph 1 a) of Article 22; 62 500 monetary units per passenger with respect to paragraph 1 b) of Article 22; 15 000 monetary units per passenger with respect to paragraph 1 c) of Article 22; and 250 monetary units per kilogramme with respect to paragraph 2 a) of Article 22. A State applying the provisions of this paragraph may also declare that the sum referred to in paragraphs 2 and 3 of Article 42 shall be the sum of 187 500 monetary units. 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."

### Article III

In Article 42 of the Convention—

paragraphs 2 and 3 shall be deleted and replaced by the following:—

"2. At each of the Conferences mentioned in paragraph 1 of this Article the limit of liability in Article 22, paragraph 1 a) in force at the respective dates of these Conferences shall not be increased by an amount exceeding 12 500 Special Drawing Rights.

3. Subject to paragraph 2 of this Article, unless before the thirty-first December of the fifth and tenth year after the date of entry into force of the Protocol referred to in paragraph 1 of this Article the aforesaid Conferences decide otherwise by a two-thirds majority vote of the Parties present and voting, the limit of liability in Article 22, paragraph 1 a) in force at the respective dates of these Conferences shall on those dates be increased by 12 500 Special Drawing Rights."

**CHAPTER II****SCOPE OF APPLICATION OF THE  
CONVENTION AS AMENDED****Article IV**

The Warsaw Convention as amended at The Hague in 1955, and at Guatemala City in 1971 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 V**

As between the Parties to this Protocol, the Warsaw Convention as amended at The Hague in 1955 and at Guatemala City in 1971, 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, at Guatemala City, 1971, and by the Additional Protocol No. 3 of Montreal, 1975.*

**Article VI**

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

**Article VII**

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, or by any State which is not a Party to the Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, and at Guatemala City, 1971, shall have the effect of

accession to the *Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, at Guatemala City, 1971, and by the Additional Protocol No. 3 of Montreal, 1975.*

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

#### Article VIII

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 IX

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, or by any State not a Party to the Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, and at Guatemala City, 1971, shall have the effect of accession to the *Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, at Guatemala City, 1971, and by the Additional Protocol No. 3 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 X

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 or of the Guatemala City Protocol in accordance with Article XXII thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the *Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, at Guatemala City, 1971, and by the Additional Protocol No. 3 of Montreal, 1975.*

#### Article XI

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

a) any State whose courts are not authorized under its law to award the costs of the action including lawyers' fees may at any time by a notification addressed to the Government of the Polish People's Republic declare that Article 22, paragraph 3 a) shall not apply to its courts;

b) any 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, at Guatemala City, 1971, and by the Additional Protocol No. 3 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

c) any State may declare at the time of ratification of or accession to the Montreal Protocol No. 4 of 1975, or at any time thereafter, that it is not bound by the provisions of the *Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, at Guatemala City, 1971, and by the Additional Protocol No. 3 of Montreal, 1975,* in so far as they relate to the carriage of cargo, mail and postal packages. Such declaration shall have effect ninety days after the date of receipt by the Government of the Polish People's Republic of the declaration.

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 XII

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 XIII

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, at Guatemala City, 1971, and by the Additional Protocol No. 3 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 XIV

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 VIII 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.

**MONTREAL ADDITIONAL PROTOCOL No. 4, 1975**

Additional Protocol No. 4, to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12th October 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28th 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.

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

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

#### Article 6

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

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

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

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

#### Article 7

When there is more than one package:

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

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

## Article 8

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

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

## Article 9

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

## Article 10

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

## Article 11

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

2. Any statements in the air waybill or the receipt for the cargo relating to the weight, dimensions and packing of the cargo, as well as those relating to the number of packages, are *prima facie* evidence of the facts stated; those relating to the quantity, volume and condition of the cargo do not constitute evidence against the carrier except so far as they both have been, and are stated in the air waybill to have been, checked by him in the presence of the consignor, or relate to the apparent condition of the cargo.

#### Article 12

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

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

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

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

#### Article 13

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

2. Unless it is otherwise agreed, it is the duty of the carrier to give notice to the consignee as soon as the cargo arrives.
3. If the carrier admits the loss of the cargo, or if the cargo has not arrived at the expiration of seven days after the date on which it ought to have arrived, the consignee is entitled to enforce against the carrier the rights which flow from the contract of carriage.

#### Article 14

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

#### Article 15

1. Articles 12, 13 and 14 do not affect either the relations of the consignor and the consignee with each other or the mutual relations of third parties whose rights are derived either from the consignor or from the consignee.
2. The provisions of Articles 12, 13 and 14 can only be varied by express provision in the air waybill or the receipt for the cargo.

#### Article 16

1. The consignor must furnish such information and such documents as are necessary to meet the formalities of customs, octroi or police before the cargo can be delivered to the consignee. The consignor is liable to the carrier for any damage occasioned by the absence, insufficiency or irregularity of any such information or documents, unless the damage is due to the fault of the carrier, his servants or agents.
2. The carrier is under no obligation to enquire into the correctness or sufficiency of such information or documents."

**Article IV**

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

**“Article 18**

1. The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of, or damage to, any registered baggage, if the occurrence which caused the damage so sustained took place during the carriage by air.
2. The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of, or damage to, cargo upon condition only that the occurrence which caused the damage so sustained took place during the carriage by air.
3. However, the carrier is not liable if he proves that the destruction, loss of, or damage to, the cargo resulted solely from one or more of the following:
  - a) inherent defect, quality or vice of that cargo;
  - b) defective packing of that cargo performed by a person other than the carrier or his servants or agents;
  - c) an act of war or an armed conflict;
  - d) an act of public authority carried out in connexion with the entry, exit or transit of the cargo.
4. The carriage by air within the meaning of the preceding paragraphs of this Article comprises the period during which the baggage or cargo is in the charge of the carrier, whether in an airport or on board an aircraft, or, in the case of a landing outside an airport, in any place whatsoever.
5. The period of the carriage by air does not extend to any carriage by land, by sea or by river performed outside an airport. If, however, such carriage takes place in the performance of a contract for carriage by air, for the purpose of loading, delivery or transshipment, any damage is presumed, subject to proof to the contrary, to have been the result of an event which took place during the carriage by air.”



### Article V

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

#### "Article 20

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

### Article VI

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

#### "Article 21

1. In the carriage of passengers and baggage, if the carrier proves that the damage was caused by or contributed to by the negligence of the 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 judicial proceedings in their territories is fixed at a sum of two hundred and fifty monetary units per kilogramme. This monetary unit corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. This sum may be converted into the national currency concerned in round figures. The conversion of this sum into the national currency shall be made according to the law of the State concerned."

### Article VIII

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

**"Article 24**

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

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

**Article IX**

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

**"Article 25**

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

**Article X**

In Article 25 A of the Convention—

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

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

**Article XI**

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

**“Article 30 A**

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

**Article XII**

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

**“Article 33**

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

**Article XIII**

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

**“Article 34**

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

**CHAPTER II****SCOPE OF APPLICATION OF THE CONVENTION  
AS AMENDED****Article XIV**

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

**CHAPTER III**  
**FINAL CLAUSES**

**Article XV**

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

**Article XVI**

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

**Article XVII**

1. This Protocol shall be subject to ratification by the signatory States.
2. Ratification of this Protocol by any State which is not a Party to the Warsaw Convention or by any State which is not a Party to the Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, shall have the effect of accession to the *Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, and by Protocol No. 4 of Montreal, 1975*.
3. The instruments of ratification shall be deposited with the Government of the Polish People's Republic.

**Article XVIII**

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

### Article XIX

1. This Protocol, after it has come into force, shall be open for accession by any non-signatory State.
2. Accession to this Protocol by any State which is not a Party to the Warsaw Convention or by any State which is not a Party to the Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, shall have the effect of accession to the *Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, and by Protocol No. 4 of Montreal, 1975*.
3. Accession shall be effected by the deposit of an instrument of accession with the Government of the Polish People's Republic and shall take effect on the ninetieth day after the deposit.

### Article XX

1. Any Party to this Protocol may denounce the Protocol by notification addressed to the Government of the Polish People's Republic.
2. Denunciation shall take effect six months after the date of receipt by the Government of the Polish People's Republic of the notification of denunciation.
3. As between the Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Warsaw Convention in accordance with Article 39 thereof or of The Hague Protocol in accordance with Article XXIV thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the *Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, and by Protocol No. 4 of Montreal, 1975*.

### Article XXI

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

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

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

#### Article XXII

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

#### Article XXIII

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

#### Article XXIV

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

a) the provisions resulting from the system established by this Protocol, concerning cargo and postal items, shall prevail over the

provisions resulting from the system established by the Guatemala City Protocol, 1971, or by the Additional Protocol No. 3 of Montreal, 1975;

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

#### Article XXV

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

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

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



## ΜΕΡΟΣ ΙΙ

## ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ

Τροποποιητικό της Υπογραφείσας στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929 Σύμβασης για την Ενοποίηση Ορισμένων Κανόνων που Αφορούν στη Διεθνή Αεροπορική Μεταφορά, όπως αυτή τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο της Χάγης στις 28 Σεπτεμβρίου 1955.

## ΟΙ ΥΠΟΓΕΓΡΑΜΜΕΝΕΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΙΣ

ΑΦΟΥ ΕΚΡΙΝΑΝ ότι είναι επιθυμητή η τροποποίηση της υπογραφείσας στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929 Σύμβασης για την Ενοποίηση Ορισμένων Κανόνων που Αφορούν στη Διεθνή Αεροπορική Μεταφορά, όπως αυτή τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο της Χάγης στις 28 Σεπτεμβρίου 1955,

ΕΧΟΥΝ ΣΥΜΦΩΝΗΣΕΙ τα εξής:

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

## ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Άρθρο Ι

Η Σύμβαση την οποία τροποποιούν οι διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου είναι η Σύμβαση της Βαρσοβίας όπως αυτή τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955.

Άρθρο ΙΙ

Το Άρθρο 3 της Σύμβασης διαγράφεται και αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

## " Άρθρο 3

1. Για τη μεταφορά επιβατών πρέπει να παραδίδεται ένα ατομικό ή συλλογικό έγγραφο μεταφοράς που να περιέχει:

(α) ένδειξη των σημείων αναχώρησης και προορισμού·

(β) αν τα σημεία αναχώρησης και προορισμού βρίσκονται στο έδαφος ενός μόνου Υψηλού Συμβαλλόμενου Μέρους και ένα ή περισσότερα συμφωνημένα σημεία στάθμευσης βρίσκονται στο έδαφος άλλου Κράτους, ένδειξη τουλάχιστο ενός τέτοιου σημείου στάθμευσης.

2. Οποιαδήποτε άλλα μέσα με τα οποία θα ετηρούντο υπό μορφή γραπτών στοιχείων οι πληροφορίες που αναφέρονται στο (α) και (β) της προηγούμενης παραγράφου μπορούν να υποκαταστήσουν την παράδοση του εγγράφου που αναφέρεται στην ειρημένη παράγραφο.

3. Μή συμμόρφωση με τις διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων δεν επηρεάζει την ύπαρξη ή το κύρος της σύμβασης μεταφοράς η οποία, παρ' όλα αυτά, υπάγεται στους κανόνες αυτής της Σύμβασης, περιλαμβανομένων εκείνων που αφορούν τον περιορισμό της ευθύνης".

### Άρθρο III

Το Άρθρο 4 της Σύμβασης διαγράφεται και αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

#### " Άρθρο 4

1. Για τη μεταφορά παραλαμβανόμενων αποσκευών, πρέπει να παραδίδεται δελτίον αποσκευών, το οποίο, εκτός αν είναι ενωμένο ή ενσωματωμένο στο έγγραφο μεταφοράς το οποίο πληροί τις διατάξεις του Άρθρου 3, παράγραφος 3, πρέπει να περιέχει:

- (α) ένδειξη των σημείων αναχώρησης και προορισμού·
- (β) αν τα σημεία αναχώρησης και προορισμού βρίσκονται στο έδαφος του αυτού Υψηλού Συμβαλλόμενου Μέρους και ένα ή περισσότερα σημεία στάθμευσης βρίσκονται στο έδαφος άλλου Κράτους, ένδειξη ενός τουλάχιστο τέτοιου σημείου στάθμευσης.

2. Οποιαδήποτε άλλα μέσα με τα οποία θα ετηρούντο υπό μορφή γραπτών στοιχείων οι πληροφορίες που αναφέρονται στο (α) και (β) της προηγούμενης παραγράφου μπορούν να υποκαταστήσουν την παράδοση του δελτίου αποσκευών που αναφέρεται στην ειρημένη παράγραφο.

3. Μή συμμόρφωση με τις διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων δεν επηρεάζει την ύπαρξη ή το κύρος της σύμβασης μεταφοράς η οποία, παρ' όλα αυτά, υπάγεται στους κανόνες αυτής της Σύμβασης, περιλαμβανομένων εκείνων που αφορούν στον περιορισμό της ευθύνης".

### Άρθρο IV

Το Άρθρο 17 της Σύμβασης διαγράφεται και αντικαθίσταται από το ακόλουθα:

#### " Άρθρο 17

1. Ο μεταφορέας υπέχει ευθύνη για προσγενόμενη ζημιά σε περίπτωση θανάτου ή σωματικής βλάβης επιβάτου υπό τον μοναδικό όρο ότι το συμβάν που προκάλεσε το θάνατο ή τη σωματική βλάβη έλαβε χώραν πάνω στο

αεροσκάφος ή κατά τη διάρκεια οποιουδήποτε χειρισμού επιβίβασης ή αποβίβασης. Παρά ταύτα, ο μεταφορέας δεν υπέχει ευθύνη αν ο θάνατος ή η σωματική βλάβη προήλθε αποκλειστικά από την κατάσταση υγείας του επιβάτη.

2. Ο μεταφορέας υπέχει ευθύνη για προσγενόμενη ζημιά σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας ή βλάβης των αποσκευών υπό τον μοναδικό όρο ότι το συμβάν που προκάλεσε την καταστροφή, απώλεια ή ζημιά έλαβε χώραν πάνω στο αεροσκάφος ή κατά την διάρκεια οποιουδήποτε χειρισμού επιβίβασης ή αποβίβασης ή κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε περιόδου κατά την οποία οι αποσκευές ήσαν υπό την ευθύνη του μεταφορέα. Παρά ταύτα, ο μεταφορέας δεν υπέχει ευθύνη αν η ζημιά προήλθε αποκλειστικά σε ευυπόχαρακτη ατέλεια, ποιότητα ή ελάττωμα των αποσκευών.

3. Εκτός αν καθορίζεται διαφορετικά, στη Σύμβαση αυτή ο όρος "αποσκευές" σημαίνει τόσο τις παραλαμβανόμενες αποσκευές όσο και τα αντικείμενα που μεταφέρονται από τον επιβάτη."

#### Άρθρο V

Στο Άρθρο 18 της Σύμβασης, οι παράγραφοι 1 και 2 διαγράφονται και αντικαθίστανται από τις ακόλουθες:

"1. Ο μεταφορέας υπέχει ευθύνη για προσγενόμενη ζημιά σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας ή βλάβης οποιουδήποτε φορτίου, αν το συμβάν που προκάλεσε την ούτω προσγενόμενη ζημιά έλαβε χώραν κατά τη διάρκεια της αεροπορικής μεταφοράς.

2. Η αεροπορική μεταφορά, κατά την έννοια της προηγούμενης παραγράφου, περιλαμβάνει την περίοδο κατά την οποία το φορτίο τελεί υπό την ευθύνη του μεταφορέα, ανεξάρτητα αν το φορτίο αυτό βρίσκεται σε αεροδρόμιο ή πάνω σε αεροσκάφος ή, προκειμένου για προσγείωση εκτός αεροδρομίου, σ' οποιοδήποτε άλλο τόπο."

#### Άρθρο VI

Το Άρθρο 20 της Σύμβασης διαγράφεται και αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

#### " Άρθρο 20

1. Στη μεταφορά επιβατών και αποσκευών ο μεταφορέας δεν υπέχει ευθύνη για ζημιά συνεπεία καθυστέρησης αν αποδείξει ότι αυτός ο ίδιος, οι υπηρέτες και οι αντιπρόσωποί του έχουν πάρει όλα τα αναγκαία μέτρα για αποφυγή της ζημιάς ή ότι ήταν αδύνατο για αυτούς να πάρουν τέτοια μέτρα.

2. Στη μεταφορά φορτίου ο μεταφορέας δεν υπέχει ευθύνη για ζημιά συνεπεία καταστροφής, απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης αν αποδείξει ότι αυτός ο ίδιος, οι υπηρέτες και οι αντιπρόσωποί του έχουν πάρει όλα τα αναγκαία μέτρα για αποφυγή της ζημιάς ή ότι ήταν αδύνατο γι' αυτούς να πάρουν τέτοια μέτρα."

#### 'Αρθρο VII

Το 'Αρθρο 21 της Σύμβασης διαγράφεται και αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

" 'Αρθρο 21

Αν ο μεταφορέας αποδείξει ότι η ζημιά οφείλεται στην αμέλεια ή στη συντρέχουσα αμέλεια, άλλη παράνομη πράξη ή παράλειψη του απαιτούντος αποζημίωση προσώπου, ο μεταφορέας απαλλάσσεται εν όλω ή εν μέρει από την ευθύνη του έναντι του προσώπου αυτού, στην έκταση που η εν λόγω αμέλεια ή παράνομη πράξη ή παράλειψη προκάλεσε ή συνέβαλε στη ζημιά. Όταν συνεπεία του θανάτου ή σωματικής βλάβης επιβάτη, η απαίτηση για αποζημίωση υποβάλλεται από πρόσωπο άλλο εκτός του επιβάτη, ο μεταφορέας κατά τον ίδιο τρόπο απαλλάσσεται εν όλω ή εν μέρει από την ευθύνη του, στην έκταση που αυτός αποδεικνύει ότι η ζημιά οφείλεται στην αμέλεια ή στη συντρέχουσα αμέλεια ή άλλη παράνομη πράξη ή παράλειψη του εν λόγω επιβάτη."

#### 'Αρθρο VIII

Το 'Αρθρο 22 της Σύμβασης διαγράφεται και αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

" 'Αρθρο 22

1.(α) Στη μεταφορά προσώπων η ευθύνη του μεταφορέα περιορίζεται στο ποσό του ενός εκατομμυρίου πεντακόσιων χιλιάδων φράγκων για το σύνολο των απαιτήσεων, ανεξάρτητα από τη βάση τους, αναφορικά με προσγενόμενη ζημιά συνεπεία θανάτου ή σωματικής βλάβης του κάθε επιβάτη. Όπου, σύμφωνα με το δίκαιο του δικάζοντος Δικαστηρίου, η αποζημίωση μπορεί να επιδικασθεί με τη μορφή περιοδικών πληρωμών, το ισάξιο με τις πληρωμές αυτές κεφάλαιο δεν θα υπερβαίνει το ένα εκατομμύριο πεντακόσιες χιλιάδες φράγκα.

(β) Στην περίπτωση καθυστέρησης στη μεταφορά προσώπων η ευθύνη του μεταφορέα έναντι του κάθε επιβάτη περιορίζεται στο ποσό των εξήντα δύο χιλιάδων φράγκων.

(γ) Στη μεταφορά αεροσκευών η ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης περιορίζεται στο ποσό των δεκαπέντε χιλιάδων φράγκων για κάθε επιβάτη.

2. (α) Στη μεταφορά φορτίου, η ευθύνη του μεταφορέα περιορίζεται στο ποσό των διακοσίων πενήντα φράγκων κατά χιλιόγραμμα, εκτός αν ο αποστολέας έχει προβεί, κατά το χρόνο της παράδοσης του δέματος στον μεταφορέα, σε μια ειδική δήλωση αξίας για την παράδοση στον προορισμό και έχει καταβάλει, εφ' όσον η περίπτωση το απαιτεί, ένα συμπληρωματικό τέλος. Στην περίπτωση αυτή ο μεταφορέας ευθύνεται να πληρώσει ένα ποσό που δεν υπερβαίνει το δηλωθέν ποσό, εκτός αν αποδείξει ότι το ποσό αυτό είναι μεγαλύτερο της πραγματικής για τον αποστολέα αξίας κατά την παράδοση στον προορισμό.

(β) Στην περίπτωση απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης μέρους του φορτίου, ή οποιουδήποτε αντικειμένου που περιέχεται σ' αυτό, το βάρος που λαμβάνεται υπ' όψη για τον καθορισμό του ποσού στο οποίο περιορίζεται η ευθύνη του μεταφορέα θα είναι μόνο το συνολικό βάρος του συγκεκριμένου δέματος ή των δεμάτων. Παρά ταύτα, όταν η απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση μέρους του φορτίου, ή οποιουδήποτε αντικειμένου που περιέχεται σ' αυτό, επηρεάζει την αξία άλλων δεμάτων που καλύπτονται από την ίδια αεροπορική φορτωτική, το συνολικό βάρος του δέματος ή των δεμάτων θα λαμβάνεται υπ' όψη για τον καθορισμό του ορίου της ευθύνης.

3. (α) Τα Δικαστήρια των Υψηλών Συμβαλλομένων Μερών τα οποία δεν έχουν εξουσία δυνάμει του δικαίου τους να επιδικάζουν τα έξοδα της αγωγής, περιλαμβανομένων των δικηγορικών αμοιβών, θα έχουν διακριτική εξουσία, σε αγωγές στις οποίες εφαρμόζεται η Σύμβαση αυτή, να επιδικάζουν στον ενάγοντα το σύνολο ή μέρος των εξόδων της αγωγής περιλαμβανομένων των δικηγορικών αμοιβών τις οποίες το Δικαστήριο θεωρεί εύλογες.

(β) Τα έξοδα της αγωγής, περιλαμβανομένων των δικηγορικών αμοιβών, θα επιδικάζονται σύμφωνα με την υποπαράγραφο (α) μόνο αν ο ενάγων επιδώσει γραπτή ειδοποίηση στο μεταφορέα για το αξιούμενο ποσό, μαζί με λεπτομέρειες του υπολογισμού του ποσού αυτού και ο μεταφορέας δεν προβεί, μέσα σε προθεσμία έξι μηνών από την παραλαβή της ειδοποίησης αυτής, σε γραπτή συμβιβαστική ή προσφορά ενός ποσού τουλάχιστο ίσου με την επιδικασθείσα αποζημίωση μέσα στα ισχύοντα όρια. Η προθεσμία αυτή θέλει παρατείνεται μέχρι του χρόνου έναρξης της αγωγής, αν ο χρόνος αυτός είναι μεταγενέστερος.

(γ) Τα έξοδα της αγωγής περιλαμβανομένων των δικηγορικών αμοιβών δεν λαμβάνονται υπ' όψη στην εφαρμογή των ορίων που προβλέπει το Άρθρο αυτό.

4. Τα σε φράγκα εκφραζόμενα ποσά στο Άρθρο αυτό και στο Άρθρο 42, θεωρούνται ότι αναφέρονται σε νομισματική μονάδα αποτελούμενη από εξήντα πέντε και ήμισυ χιλιοστογράμμων χρυσού τίτλου καθαρότητας εννιακοσίων χιλιοστών. Τα ποσά αυτά μπορούν να μετατραπούν σε στρογγυλούς αριθμούς εθνικών νομισμάτων. Μετατροπή των ποσών σε εθνικά νομίσματα, εξαιρουμένων των χρυσών, θα γίνεται, σε περίπτωση δικαστικής διαδικασίας, σύμφωνα με την αξία των νομισμάτων αυτών σε χρυσό κατά την ημερομηνία της δικαστικής απόφασης."

Άρθρο IX

Το Άρθρο 24 της Σύμβασης διαγράφεται και αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

## " Άρθρο 24

1. Στη μεταφορά φορτίου, κάθε αγωγή αποζημίωσης, ανεξάρτητα από τη βάση της, μπορεί να κινηθεί μόνο κάτω από τις προϋποθέσεις και τα όρια που καθορίζονται στη Σύμβαση αυτή.

2. Στη μεταφορά επιβατών και αποσκευών κάθε αγωγή αποζημίωσης, ανεξάρτητα από τη βάση της που μπορεί να είναι η Σύμβαση αυτή ή η σύμβαση μεταφοράς ή αστικό αδίκημα (tort) ή άλλως πως, μπορεί να κινηθεί μόνο κάτω από τις προϋποθέσεις και τα όρια ευθύνης που καθορίζονται στη Σύμβαση αυτή, χωρίς επηρεασμό του ζητημάτων ως προς το ποια είναι τα πρόσωπα που νομιμοποιούνται να εγείρουν αγωγή και ποια είναι τα αντίστοιχα δικαιώματά τους. Τα όρια αυτά ευθύνης αποτελούν τα ανώτατα όρια και δεν επιτρέπεται υπέρβασή τους οποιεσδήποτε και αν είναι οι περιστάσεις που οδήγησαν στην ευθύνη".

Άρθρο X

Το Άρθρο 25 της Σύμβασης διαγράφεται και αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

## " Άρθρο 25

Τα όρια ευθύνης που καθορίζονται στην παράγραφο 2 του Άρθρου 22 δεν τυγχάνουν εφαρμογής εφ' όσον αποδειχθεί ότι η ζημιά προήλθε από πράξη ή παράλειψη του μεταφορέα, των υπηρέτων ή αντιπροσώπων του, που έγινε με πρόθεση ή βαρεία αμέλεια (recklessly) αυτών και με γνώση της πιθανής πρόκλησης ζημιάς και εφ' όσον, στην περίπτωση τέτοιας πράξης ή παράλειψης από υπηρέτη ή αντιπρόσωπο, αποδειχθεί επιπρόσθετα ότι αυτός ενεργούσε μέσα στα πλαίσια εκτέλεσης των καθηκόντων του".

Άρθρο XI

Στο Άρθρο 25Α της Σύμβασης, οι παράγραφοι 1 και 3 διαγράφονται και αντικαθίστανται από τις ακόλουθες:

"1. Αν εγερθεί αγωγή εναντίον υπηρέτη ή αντιπροσώπου του μεταφορέα ως αποτέλεσμα ζημιάς στην οποία εφορά η Σύμβαση, ο υπηρέτης ή ο αντιπρόσωπος αυτός, αν αποδείξει ότι ενήργησε μέσα στα πλαίσια της εκτέλεσης των καθηκόντων του, δικαιούται να επικαλεσθεί τα όρια ευθύνης τα οποία και αυτός ο ίδιος ο μεταφορέας δικαιούται να επικαλεσθεί δυνάμει της Σύμβασης αυτής.

3. Οι διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 αυτού του Άρθρου δεν τυγχάνουν εφαρμογής στη μεταφορά φορτίου, εφ' όσον αποδειχθεί ότι η ζημιά οφείλεται σε πράξη ή παράλειψη του υπηρέτη ή του αντιπροσώπου που έγινε με πρόθεση ή με βαρεία αμέλεια αυτών και με γνώση της πιθανής πρόκλησης ζημιάς."

#### Άρθρο XII

Στο Άρθρο 28 της Σύμβασης, η παρούσα παράγραφος 2 αναριθμίζεται ως παράγραφος 3 και εισάγεται νέα παράγραφος 2 ως ακολούθως:

"2. Αναφορικά με ζημιά που προκύπτει από το θάνατο, σωματική βλάβη ή καθυστέρηση επιβάτη ή από την καταστροφή, απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση αποσκευών, η αγωγή μπορεί να εγερθεί ενώπιον ενός από τα Δικαστήρια που μνημονεύονται στην παράγραφο 1 αυτού του Άρθρου, ή στο έδαφος ενός από τα Υψηλά Συμβαλλόμενα Μέρη, ενώπιον του Δικαστηρίου στη δικαιοδοσία του οποίου ο μεταφορέας έχει εγκατάσταση εφ' όσον ο επιβάτης έχει την κατοικία ή τη μόνιμη διαμονή του στο έδαφος του ίδιου Υψηλού Συμβαλλόμενου Μέρους."

#### Άρθρο XIII

Μετά από το Άρθρο 30 της Σύμβασης εντίθεται το ακόλουθο Άρθρο:

#### " Άρθρο 30Α

Καμιά διάταξη της Σύμβασης αυτής δεν επηρεάζει το ζήτημα κατά πόσο το πρόσωπο που υπέχει ευθύνη για αποζημίωση σύμφωνα με τις διατάξεις της έχει δικαίωμα αναγωγής εναντίον οποιουδήποτε άλλου προσώπου."

#### Άρθρο XIV

Μετά από το Άρθρο 35 της Σύμβασης εισάγεται το ακόλουθο Άρθρο:

#### " Άρθρο 35Α

Καμιά διάταξη της Σύμβασης αυτής δεν εμποδίζει ένα Κράτος από του να εισαγάγει και λειτουργήσει στο έδαφος του σύστημα συμπληρωματικό της αποζημίωσης της καταβλητέας σε ενάγοντες δυνάμει της Σύμβασης αναφορικά με θάνατο ή σωματική βλάβη επιβατών. Τέτοιο σύστημα πρέπει να πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) αυτό δεν πρέπει σε καμιά περίπτωση να επιβάλλει στο μεταφορέα, στους υπηρέτες ή αντιπροσώπους του, οποιαδήποτε ευθύνη επιπρόσθετη εκείνης που προβλέπεται δυνάμει της Σύμβασης αυτής.

- β) αυτό δεν πρέπει να επιβάλλει στο μεταφορέα οποιοδήποτε οικονομικό ή διοικητικό βάρος εκτός από την είσπραξη στο Κράτος αυτό εισφορών από επιβάτες εφ' όσον απαιτείται αυτό.
- γ) αυτό δεν πρέπει να δίδει αφορμή για οποιαδήποτε διάκριση μεταξύ μεταφορέων αναφορικά με τους συγκεκριμένους επιβάτες, τα δε ωφελήματα που είναι διαθέσιμα στους ειρημένους επιβάτες δυνάμει του συστήματος πρέπει να εκτείνονται σ' αυτούς ανεξάρτητα από το μεταφορέα του οποίου τις υπηρεσίες έχουν χρησιμοποιήσει.
- δ) αν ένας επιβάτης έχει εισφέρει στο σύστημα, κάθε πρόσωπο που υφίσταται ζημιά συνείδησης θανάτου ή σωματικής βλάβης του επιβάτη αυτού πρέπει να δικαιούται στα ωφελήματα του συστήματος".

#### Άρθρο XV

Μετά από το Άρθρο 41 της Σύμβασης εισάγεται το ακόλουθο Άρθρο:

#### " Άρθρο 42

1. Χωρίς επηρεασμό των διατάξεων του Άρθρου 41, Διασκέψεις των Μερών του Πρωτοκόλλου, που έγινε στην Πόλη της Γουατεμάλας την 3η Μαρτίου 1971, θα συγκληθούν κατά τη διάρκεια του πέμπτου και δέκατου έτους αντίστοιχα μετά από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του ειρημένου Πρωτοκόλλου με σκοπό την αναθεώρηση του όριου που καθορίστηκε στο Άρθρο 22, παράγραφος 1(α) της Σύμβασης όπως αυτή τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο εκείνο.

2. Στην καθεμιά από τις Διασκέψεις που μνημονεύονται στην παράγραφο 1 αυτού του Άρθρου, το όριο ευθύνης στο Άρθρο 22, παράγραφος 1(α) που ισχύει κατά τις αντίστοιχες ημερομηνίες των Διασκέψεων αυτών δεν θα αυξάνεται με ποσό που υπερβαίνει τις εκατό ογδόντα επτά χιλιάδες πεντακόσια φράγκα.

3. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2 αυτού του Άρθρου, εκτός αν πριν από την τριακοστή πρώτη Δεκεμβρίου του πέμπτου και δέκατου έτους μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του Πρωτοκόλλου που αναφέρεται στην παράγραφο 1 αυτού του Άρθρου οι ειρημένες Διασκέψεις αποφασίσουν διαφορετικά με πλειοψηφία των δύο τρίτων των παρόντων και ψηφίζοντων Μερών, το όριο ευθύνης στο Άρθρο 22, παράγραφος 1(α) που ισχύει κατά τις αντίστοιχες ημερομηνίες των Διασκέψεων αυτών θα αυξάνεται κατά τις ημερομηνίες αυτές κατά εκατό ογδόντα επτά χιλιάδες πεντακόσια φράγκα.

4. Το εφαρμοστέο όριο θα είναι εκείνο το οποίο, σύμφωνα με τις προηγούμενες παραγράφους, ισχύει κατά την ημερομηνία του γεγονότος που προκάλεσε το θάνατο ή τη σωματική βλάβη στον επιβάτη".



ΚΕΦΑΛΑΙΟ II  
ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ  
ΟΠΩΣ ΑΥΤΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ

Άρθρο XVI

Η Σύμβαση της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και από το Πρωτόκολλο αυτό θέλει τυγχάνει εφαρμογής στη διεθνή μεταφορά όπως καθορίζεται στο Άρθρο 1 της Σύμβασης, νοουμένου ότι τα σημεία αναχώρησης και προορισμού που αναφέρονται σ' εκείνο το Άρθρο βρίσκονται είτε στα εδάφη δύο μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου, είτε στο έδαφος ενός μόνου μέρους του παρόντος Πρωτοκόλλου με συμφωνημένο σημείο στάθμευσης στο έδαφος άλλου Κράτους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III  
ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο XVII

Ως προς τις σχέσεις μεταξύ των μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου, η Σύμβαση της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955, και το παρόν Πρωτόκολλο, θα διαβάζονται και ερμηνεύονται μαζί ως ένα και μόνο έγγραφο και θα είναι γνωστά ως η Σύμβαση της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και στην Πόλη της Γουατεμάλας το 1971.

Άρθρο XVIII

Μέχρι την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος Πρωτοκόλλου σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου XX, αυτό θέλει παραμείνει ανοικτό για υπογραφή από όλα τα Κράτη Μέλη των Ηνωμένων Εθνών ή οποιασδήποτε από τις ειδικευμένες Οργανώσεις τριτοῦ της Διεθνούς Ένωσης Ατομικής Ενέργειας ή από τα μέρη του Καταστατικού του Διεθνούς Δικαστηρίου της Δικαιοσύνης, καθώς και από οποιοδήποτε άλλο Κράτος που κλήθηκε από τη Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών να γίνει μέρος του παρόντος Πρωτοκόλλου.

Άρθρο XIX

1. Το παρόν Πρωτόκολλο υπόκειται σε επικύρωση από τα υπογράφαντα αυτό Κράτη.
2. Επικύρωση του παρόντος Πρωτοκόλλου από οποιοδήποτε Κράτος που δεν είναι μέρος της Σύμβασης της Βαρσοβίας ή από οποιοδήποτε Κράτος που δεν είναι μέρος της Σύμβασης της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955, έχει ως αποτέλεσμα την προσχώρησή στη Σύμβαση της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και στην Πόλη της Γουατεμάλας το 1971.

3. Τα έγγραφα επικύρωσης κατατίθενται στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο XX

1. Το παρόν Πρωτόκολλο τίθεται σε ισχύ την ενενηκοστή ημέρα από της κατάθεσης του τριακοστού εγγράφου επικύρωσης με την προϋπόθεση, όμως, ότι το σύνολο της διεθνούς τακτικής αεροπορικής κίνησης, όπως εκφράζεται από το γινόμενο του αριθμού των επιβατών επί τον αριθμό των διανυθέντων χιλιομέτρων, σύμφωνα με τις στατιστικές του έτους 1970 που εκδόθηκαν από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, των αεροπορικών επιχειρήσεων πέντε Κρατών τα οποία έχουν επικυρώσει το παρόν Πρωτόκολλο, αντιπροσωπεύει τουλάχιστο το 40% του συνόλου της διεθνούς τακτικής αεροπορικής κίνησης των αεροπορικών επιχειρήσεων των Κρατών μελών του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας του έτους εκείνου. Αν, κατά το χρόνο της κατάθεσης του τριακοστού εγγράφου επικύρωσης, δεν έχει εκπληρωθεί η προϋπόθεση αυτή, το Πρωτόκολλο δεν τίθεται σε ισχύ μέχρι την ενενηκοστή ημέρα μετά που θα εκπληρωθεί η προϋπόθεση αυτή. Το παρόν Πρωτόκολλο τίθεται σε ισχύ έναντι του κάθε Κράτους που επικυρώνει μετά την κατάθεση του τελευταίου εγγράφου επικύρωσης του αναγκαίου για την έναρξη ισχύος του παρόντος Πρωτοκόλλου κατά την ενενηκοστή ημέρα μετά την κατάθεση του δικού του εγγράφου επικύρωσης.

2. Μόλις τεθεί σε ισχύ το παρόν Πρωτόκολλο, αυτό θα καταχωρισθεί στα Ηνωμένα Έθνη από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο XXI

1. Μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος Πρωτοκόλλου, αυτό θα παραμείνει ανοικτό για προσχώρηση από κάθε Κράτος που αναφέρεται στο Άρθρο XVIII.

2. Προσχώρηση στο παρόν Πρωτόκολλο από οποιοδήποτε Κράτος που δεν είναι Μέρος της Σύμβασης της Βαρσοβίας ή από οποιοδήποτε Κράτος που δεν είναι Μέρος της Σύμβασης της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955, έχει ως αποτέλεσμα την προσχώρηση στη Σύμβαση της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και στην Πόλη της Γουατεμάλας το 1971.

3. Η προσχώρηση ενεργείται με την κατάθεση ενός εγγράφου προσχώρησης στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας και λαμβάνει ισχύτην ενενηκοστή ημέρα από την κατάθεση.

Άρθρο XXII

1. Κάθε Μέρος του παρόντος Πρωτοκόλλου μπορεί να καταγγείλει το Πρωτόκολλο με γνωστοποίηση απευθυνόμενη στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

2. Η καταγγελία λαμβάνει ισχύ έξι μήνες μετά από την ημερομηνία παραλαβής της γνωστοποίησης της καταγγελίας από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

3. Ως προς τις σχέσεις μεταξύ των Μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου, η από οποιοδήποτε μέρος καταγγελία της Σύμβασης της Βαρσοβίας σύμφωνα με το Άρθρο 39 αυτής, ή του Πρωτοκόλλου της Χάγης σύμφωνα με το Άρθρο XXIV αυτού, δεν θα ερμηνεύεται με κανένα τρόπο ως καταγγελία της Σύμβασης της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και στην Πόλη της Γουατεμάλας το 1971.

#### Άρθρο XXIII

1. Μόνο οι ακόλουθες επιφυλάξεις απορούν να γίνουν στο παρόν Πρωτόκολλο:

α) Κράτος του οποίου τα Δικαστήρια δεν έχουν εξουσία δυνάμει του δικαίου του να επιδιώκουν τα έσοδα της αγωγής, περιλαμβανομένων των δικηγορικών αμοιβών, μπορεί οποτεδήποτε με γνωστοποίηση απευθυνόμενη στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας να δηλώσει ότι το Άρθρο 22, παράγραφος 3(α) δεν θα τυχάνει εφαρμογής στα Δικαστήρια του.

β) Κράτος μπορεί οποτεδήποτε να δηλώσει με γνωστοποίηση απευθυνόμενη στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας ότι η Σύμβαση της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και στην Πόλη της Γουατεμάλας το 1971 δεν θα τυχάνει εφαρμογής στη μεταφορά προσώπων, αποσκευών και φορτίου για τις στρατιωτικές του αρχές πάνω σε αεροσκάφος, εγγεγραμμένο στο Κράτος αυτό, του οποίου ολόκληρη η χωρητικότητα έχει κρατηθεί από ή για λογαριασμό τέτοιων αρχών.

2. Κάθε Κράτος που έχει προβεί σε επιφύλαξη σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο, μπορεί οποτεδήποτε να ανακαλέση την επιφύλαξη αυτή με γνωστοποίηση στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

#### Άρθρο XXIV

Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας πληροφορεί έγκαιρα όλα τα υπογράψαντα και προσχωρήσαντα Κράτη για την ημερομηνία της κάθε υπογραφής, την ημερομηνία κατάθεσης του κάθε εγγράφου επικύρωσης ή προσχώρησης, την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος Πρωτοκόλλου, καθώς και άλλες σχετικές πληροφορίες.

Άρθρο XXV

Ως προς τις σχέσεις μεταξύ των Μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου τα οποία είναι επίσης Μέρη της Σύμβασης, Συμπληρωματικής της Σύμβασης της Βαρσοβίας, για την Ενοποίηση Ορισμένων Κανόνων που Αφορούν στη Διεθνή Αεροπορική Μεταφορά την Εκτελούμενη από Πρόσωπο Άλλο εκτός του Συμβατικού Μεταφορέα, που υπογράφηκε στη Γουαδαλαχάρη στις 18 Σεπτεμβρίου 1961 (στο εξής αναφερόμενης ως η "Σύμβαση της Γουαδαλαχάρης"), οποιαδήποτε αναφορά στη "Σύμβαση της Βαρσοβίας" που περιέχεται στη Σύμβαση της Γουαδαλαχάρης περιλαμβάνει και αναφορά στη Σύμβαση της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και στην Πόλη της Γουατεμάλας το 1971, στις περιπτώσεις όπου η μεταφορά, δυνάμει της συμφωνίας που αναφέρεται στο Άρθρο 1, παράγραφος (β) της Σύμβασης της Γουαδαλαχάρης, διέπεται από το παρόν Πρωτόκολλο.

Άρθρο XXVI

Το παρόν Πρωτόκολλο θέλει παραμείνει ανοικτό, μέχρι της 30ης Σεπτεμβρίου 1971, για υπογραφή από κάθε Κράτος που αναφέρεται στο Άρθρο XVIII, στο Υπουργείο Εξωτερικών Σχέσεων της Δημοκρατίας της Γουατεμάλας και στη συνέχεια, μέχρι να τεθεί σε ισχύ σύμφωνα με το Άρθρο XX, στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας. Η Κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Γουατεμάλας θέλει πληροφορεί έγκαιρα το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας για κάθε υπογραφή και την ημερομηνία αυτής κατά την διάρκεια του χρόνου που το Πρωτόκολλο είναι ανοικτό για υπογραφή στη Γουατεμάλα.

ΣΕ ΜΑΡΤΥΡΙΑ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ, οι υπογεγραμμένοι Πληρεξούσιοι, δεόντως εξουσιοδοτημένοι, έχουν υπογράψει το παρόν Πρωτόκολλο.

ΕΓΙΝΕ στην Πόλη της Γουατεμάλας την ογδόη Μαρτίου του χίλια Εννιακόσια Εβδομήντα Ένα σε τρία αυθεντικά κείμενα στην Αγγλική Γαλλική και Ισπανική γλώσσα. Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας θέλει ετοιμάσει ένα αυθεντικό κείμενο του παρόντος Πρωτοκόλλου στην Ρωσική γλώσσα. Σε περίπτωση οποιαδήποτε αντίφασης, το κείμενο στη Γαλλική γλώσσα, στην οποία συντάχθηκε η Σύμβαση της Βαρσοβίας στις 12 Οκτωβρίου 1929, θα υπερισχύει.

## ΠΡΟΣΘΕΤΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΤΟΥ ΜΟΝΤΡΕΑΛ ΑΡ. 1, 1975

Πρόσθετο Πρωτόκολλο Αρ.1, Τροποποιητικό της Σύμβασης που υπογράφηκε στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929 για την Ενοποίηση Ορισμένων Κανόνων που Αφορούν στη Διεθνή Αεροπορική Μεταφορά

## ΟΙ ΥΠΟΓΡΑΦΜΕΝΕΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΙΣ

ΑΦΟΥ ΕΚΡΙΝΑΝ ότι είναι επιθυμητή η τροποποίηση της Σύμβασης που υπογράφηκε στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929 για την Ενοποίηση Ορισμένων Κανόνων που Αφορούν τη Διεθνή Αεροπορική Μεταφορά,

ΕΧΟΥΝ ΣΥΜΦΩΝΗΣΕΙ τα εξής:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι: ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣΑΡΘΡΟ Ι

Η Σύμβαση την οποία τροποποιούν οι διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου είναι η Σύμβαση της Βαρσοβίας του 1929.

ΑΡΘΡΟ ΙΙ

Το Άρθρο 22 της Σύμβασης διαγράφεται και αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

## "Άρθρο 22

1. Στη μεταφορά επιβατών η ευθύνη του μεταφορέα για κάθε επιβάτη περιορίζεται στο ποσό των 8.300 Ειδικών Τραβηκτικών Δικαιωμάτων. Οπου, σύμφωνα με το δίκαιο του Ίδικάζοντος Δικαστηρίου, η αποζημίωση μπορεί να επιδικασθεί με τη μορφή περιοδικών πληρωμών, το ισάξιο με τις πληρωμές αυτές κεφάλαιο δεν θα υπερβαίνει το πιο πάνω όριο. Παρά ταύτα, με ειδική συμφωνία, ο μεταφορέας και ο επιβάτης μπορούν να συμφωνούν σε ψηλότερο όριο ευθύνης.

2. Στη μεταφορά καταγεγραμμένων αποσκευών και φορτίου, η ευθύνη του μεταφορέα περιορίζεται στο ποσό των 17 Ειδικών Τραβηκτικών Δικαιωμάτων κατά χιλιόγραμμα, εκτός αν ο αποστολέας έχει προβεί, κατά το χρόνο της παράδοσης του δέματος στον μεταφορέα, σε μια ειδική δήλωση αξίας για την παράδοση στον προορισμό και έχει καταβάλει, εφόσον η περίπτωση το απαιτεί, ένα συμπληρωματικό

τέλος. Στην περίπτωση αυτή, ο μεταφορέας ευθύνεται να πληρώσει ένα ποσό που δεν υπερβαίνει το δηλωθέν ποσό, εκτός αν αποδείξει ότι το ποσό αυτό είναι μεγαλύτερο της πραγματικής για τον αποστολέα αξίας κατά την παράδοση στον προορισμό.

3. Αναφορικά με αντικείμενα τα οποία τελούν υπό τον έλεγχο του ιδίου του επιβάτη, η ευθύνη του μεταφορέα περιορίζεται στα 332 Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα κατά επιβάτη.

4. Τα σε Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα εκφραζόμενα ποσά στο παρόν Άρθρο, θεωρούνται ότι αναφέρονται στο Ειδικό Τραβηκτικό Δικαίωμα όπως καθορίζεται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο. Μετατροπή των ποσών σε εθνικά νομίσματα θα γίνεται, σε περίπτωση δικαστικής διαδικασίας, σύμφωνα με την αξία των νομισμάτων αυτών έναντι του Ειδικού Τραβηκτικού Δικαιώματος κατά την ημερομηνία της δικαστικής απόφασης. Η σε σχέση με Ειδικό Τραβηκτικό Δικαίωμα αξία ενός εθνικού νομίσματος ενός Υψηλού Συμβαλλόμενου Μέρους που είναι μέλος του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, θα υπολογίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο εκτίμησης που εφαρμόζει το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο για τις εργασίες και συναλλαγές του και που ισχύει κατά την ημερομηνία της δικαστικής απόφασης. Η σε σχέση με το Ειδικό Τραβηκτικό Δικαίωμα αξία εθνικού νομίσματος ενός Υψηλού συμβαλλόμενου Μέρους που δεν είναι μέλος του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, θα υπολογίζεται κατά τρόπο καθοριζόμενο από το Υψηλό αυτό Συμβαλλόμενο Μέρος.

Παρά ταύτα, τα Κράτη εκείνα που δεν είναι μέλη του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου και των οποίων το δίκαιο δεν επιτρέπει την εφαρμογή των διατάξεων των παραγράφων 1, 2 και 3 του άρθρου 22 μπορούν κατά το χρόνο της επικύρωσης ή προσχώρησης ή οποτεδήποτε μετά ταύτα να δηλώσουν ότι το όριο ευθύνης του μεταφορέα σε δικαστικές διαδικασίες στο έδαφός τους καθορίζεται στο ποσό των 125,000 νομισματικών μονάδων κατά επιβάτη αναφορικά με την παράγραφο 1 του άρθρου 22· 250 νομισματικών μονάδων κατά επιβάτη αναφορικά με την παράγραφο 2 του άρθρου 22· και 5,000 νομισματικών μονάδων κατά επιβάτη αναφορικά με την παράγραφο 3 του άρθρου 22. Η νομισματική αυτή μονάδα αντιστοιχεί με εξήντα πέντε και ήμισυ χιλιοστόγραμμα χρυσού τίτλου καθαρότητας εννιακόσιων χιλιοστών. Τα ποσά αυτά μπορούν να μετατραπούν στο συγκεκριμένο εθνικό νόμισμα σε στρογγύλους αριθμούς. Η μετατροπή των ποσών αυτών σε εθνικό νόμισμα θα γίνεται σύμφωνα με το δίκαιο του συγκεκριμένου Κράτους."

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ  
ΟΠΩΣ ΑΥΤΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ

ΑΡΘΡΟ ΙΙΙ

Η Σύμβαση της Βαρσοβίας όπως τροποποιείται από το παρόν Πρωτόκολλο τυγχάνει εφαρμογής στη διεθνή μεταφορά όπως καθορίζεται στο Άρθρο 1 της Σύμβασης, νοουμένου ότι τα σημεία αναχώρησης και προορισμού που αναφέρονται σ'εκείνο το Άρθρο βρίσκονται είτε στα εδάφη δύο Μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου, είτε στο έδαφος ενός και του αυτού Μέρους του παρόντος Πρωτοκόλλου με συμφωνημένο σημείο στάθμευσης στο έδαφος άλλου Κράτους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ. ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΑΡΘΡΟ ΙV

Ως προς τις σχέσεις μεταξύ των Μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου, η Σύμβαση και το Πρωτόκολλο θα διαβάζονται και ερμηνεύονται μαζί ως ένα και μόνο έγγραφο και θα είναι γνωστά ως η Σύμβαση της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε από το Πρόσθετο Πρωτόκολλο του Μοντρεάλ Αρ.1, 1975.

ΑΡΘΡΟ V

Μέχρι την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος Πρωτοκόλλου σύμφωνα με τις διατάξεις του Αρθρου VII, αυτό θέλει παραμείνει ανοικτό για υπογραφή από κάθε Κράτος.

ΑΡΘΡΟ VI

1. Το παρόν Πρωτόκολλο υπόκειται σε επικύρωση από τα υπογράφοντα αυτό Κράτη.
2. Επικύρωση του παρόντος Πρωτοκόλλου από οποιοδήποτε Κράτος που δεν είναι Μέρος της Σύμβασης της Βαρσοβίας έχει ως αποτέλεσμα την προσχώρηση στη Σύμβαση όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο αυτό.
3. Τα έγγραφα επικύρωσης κατατίθενται στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας.

ΑΡΘΡΟ VII

1. Ευθύς ως τριάντα υπογράψαντα Κράτη καταθέσουν τα έγγραφα επικύρωσης του παρόντος Πρωτοκόλλου, αυτό θέλει τεθεί σε ισχύ μεταξύ τους την ενανηκοστή ημέρα μετά από την κατάθεση του τριακοστού εγγράφου επικύρωσης. Για κάθε Κράτος που επικυρώνει μεταγενέστερα, το παρόν Πρωτόκολλο τίθεται σε ισχύ την ενανηκοστή ημέρα μετά από την κατάθεση του δικού του εγγράφου επικύρωσης.

2. Ευθύς ως τεθεί σε ισχύ, το παρόν Πρωτόκολλο θέλει καταχωρισθεί στα Ηνωμένα Έθνη από την Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας.

ΑΡΘΡΟ VIII

1. Ματά από την έναρξη ισχύος του, το παρόν Πρωτόκολλο θα είναι ανοικτό για προσχώρηση από οποιοδήποτε μη υπογράψαν Κράτος.

2. Προσχώρηση στο παρόν Πρωτόκολλο από οποιοδήποτε Κράτος που δεν είναι Μέρος της Σύμβασης, έχει ως αποτέλεσμα την προσχώρηση στη Σύμβαση όπως τροποποιήθηκε από το παρόν Πρωτόκολλο.

3. Η προσχώρηση ενεργείται με την κατάθεση ενός εγγράφου προσχώρησης στην Κυβέρνηση της Λαϊκής δημοκρατίας της Πολωνίας και λαμβάνει ισχύ την ενανηκοστή ημέρα από της κατάθεσης.

ΑΡΘΡΟ IX

1. Κάθε Μέρος του παρόντος Πρωτοκόλλου μπορεί να καταγγείλει το Πρωτόκολλο με γνωστοποίηση απευθυνόμενη στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας.

2. Η καταγγελία λαμβάνει ισχύ έξι μήνες μετά την παραλαβή από την Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας της γνωστοποίησης καταγγελίας.

3. Ως προς τις σχέσεις μεταξύ των Μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου, η από οποιοδήποτε Μέρος καταγγελία της Σύμβασης σύμφωνα με το Άρθρο 39 αυτής δεν θα ερμηνεύεται με κανένα τρόπο ως καταγγελία της Σύμβασης όπως τροποποιήθηκε από το παρόν Πρωτόκολλο.

ΑΡΘΡΟ X

Καμία επιφύλαξη δεν μπορεί να διατυπωθεί στο παρόν Πρωτόκολλο.



ΑΡΘΡΟ ΧΙ

Η Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας πληροφορεί έγκαιρα όλα τα Κράτη Μέρη της Σύμβασης της Βαρσοβίας ή της Σύμβασης εκείνης όπως τροποποιήθηκε, όλα τα υπογράψαντα ή προσχωρήσαντα στο παρόν Πρωτόκολλο Κράτη, καθώς και το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, για την ημερομηνία κάθε υπογραφής, την ημερομηνία κατάθεσης κάθε εγγράφου επικύρωσης ή προσχώρησης, την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος Πρωτοκόλλου και άλλες σχετικές πληροφορίες.

ΑΡΘΡΟ ΧΙΙ

Ως προς τις σχέσεις μεταξύ των Μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου τα οποία είναι επίσης Μέρη της Σύμβασης, Συμπληρωματικής της Σύμβασης της Βαρσοβίας, για την Ενοποίηση Ορισμένων Κανόνων που Αφορούν στη Διεθνή Αεροπορική Μεταφορά από Πρόσωπο Άλλο εκτός του Συμβατικού Μεταφορέα, που υπογράφηκε στη Γουαδαλαχάρα στις 18 Σεπτεμβρίου 1961 (στο εξής αναφερόμενης ως η "Σύμβαση της Γουαδαλαχάρας"), οποιαδήποτε αναφορά στη "Σύμβαση της Βαρσοβίας" που περιέχεται στη Σύμβαση της Γουαδαλαχάρας περιλαμβάνει και αναφορά στη Σύμβαση της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε από το Πρόσθετο Πρωτόκολλο του Μοντρεάλ Αρ.1, 1975, στις περιπτώσεις όπου η μεταφορά, δυνάμει της συμφωνίας που αναφέρεται στο Άρθρο I, παράγραφος (β) της Σύμβασης της Γουαδαλαχάρας, διέπεται από το παρόν Πρωτόκολλο.

ΑΡΘΡΟ ΧΙΙΙ

Το παρόν Πρωτόκολλο θέλει παραμείνει ανοικτό για υπογραφή μέχρι της 1ης Ιανουαρίου 1976 στην Έδρα του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας και στη συνέχεια, μέχρι να τεθεί σε ισχύ σύμφωνα με το Άρθρο VII, στο Υπουργείο Εξωτερικών της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας. Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας πληροφορεί έγκαιρα την Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας για κάθε υπογραφή και την ημερομηνία αυτής κατά τη διάρκεια του χρόνου που το Πρωτόκολλο είναι ανοικτό για υπογραφή στην Έδρα του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας.

ΣΕ ΜΑΡΤΥΡΙΑ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ, οι υπογεγραμμένοι Πληρεξούσιοι, δεόντως εξουσιοδοτημένοι, έχουν υπογράψει το παρόν Πρωτόκολλο.

ΕΓΙΝΕ στο Μοντρεάλ την εικοστή πέμπτη Σεπτεμβρίου του Χίλια Εννιακόσια Εβδομήντα Πέντε σε τέσσερα αυθεντικά κείμενα στην Αγγλική, Γαλλική, Ρωσική και Ισπανική γλώσσα. Σε περίπτωση οποιασδήποτε αντίφασης, το κείμενο στη Γαλλική γλώσσα, στην οποία συντάχθηκε η Σύμβαση της Βαρσοβίας της 12ης Οκτωβρίου 1929, θα υπερισχύει.

## ΠΡΟΣΕΧΕΤΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΤΟΥ ΜΟΝΤΡΕΑΛ ΑΡ. 2, 1975

Πρόσθετο Πρωτόκολλο Αρ.2, Τροποποιητικό της Σύμβασης για την Ενοποίηση Ορισμένων Κανόνων που Αφορούν στη Διεθνή Αεροπορική Μεταφορά που υπογράφηκε στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929 όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο που έγινε στη Χάγη στις 28 Σεπτεμβρίου 1955.

## ΟΙ ΥΠΟΓΕΓΡΑΜΜΕΝΕΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΙΣ

ΑΦΟΥ ΕΚΡΙΝΑΝ ότι είναι επιθυμητή η τροποποίηση της Σύμβασης για την Ενοποίηση Ορισμένων Κανόνων που Αφορούν στη Διεθνή Αεροπορική Μεταφορά που υπογράφηκε στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929 όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο που έγινε στη Χάγη στις 28 Σεπτεμβρίου 1955.

ΕΧΟΥΝ ΣΥΜΦΩΝΗΣΕΙ τα εξής:

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι: ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

ΑΡΘΡΟ Ι

Η Σύμβαση την οποία τροποποιούν οι διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου είναι η Σύμβαση της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955.

ΑΡΘΡΟ ΙΙ

Το Άρθρο 22 της Σύμβασης διαγράφεται και αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

## " Άρθρο 22

1. Στη μεταφορά προσώπων η ευθύνη του μεταφορέα για κάθε επιβάτη περιορίζεται στο ποσό των 16,000 Ειδικών Τραβηκτικών Δικαιωμάτων. Όπου, σύμφωνα με το δίκαιο του δικάζοντος Δικαστηρίου, η αποζημίωση μπορεί να επιδικασθεί με τη μορφή περιοδικών πληρωμών, το ισάξιο με τις πληρωμές αυτές κεφάλαιο δεν θα υπερβαίνει το πιο πάνω όριο. Παρά ταύτα, με ειδική συμφωνία, ο μεταφορέας και ο επιβάτης μπορούν να συμφωνούν σε ψηλότερο όριο ευθύνης:

2.α) Στη μεταφορά καταγεγραμμένων αποσκευών και φορτίου, η ευθύνη του μεταφορέα περιορίζεται στο ποσό των 17 Ειδικών Τραβηκτικών Δικαιωμάτων κατά χιλιόγραμμα, εκτός αν ο αποστολέας έχει προβεί, κατά το χρόνο της παράδοσης του δέματος στον μεταφορέα, σε μια ειδική δήλωση αξίας για την παράδοση στον προορισμό και έχει καταβάλει, εφ' όσον η περίπτωση το απαιτεί, ένα συμπληρωματικό τέλος. Στην περίπτωση αυτή ο μεταφορέας ευθύνεται να πληρώσει ένα ποσό που δεν υπερβαίνει το δηλωθέν ποσό, εκτός αν αποδείξει ότι το ποσό αυτό είναι μεγαλύτερο της πραγματικής για τον αποστολέα αξίας κατά την παράδοση στον προορισμό.

β) Στην περίπτωση απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης μέρους των καταγεγραμμένων αποσκευών ή φορτίου, η οποιουδήποτε αντικειμένου που περιέχεται σ' αυτά, το βάρος που λαμβάνεται υπ' όψη για τον καθορισμό του ποσού στο οποίο περιορίζεται η ευθύνη του μεταφορέα θα είναι μόνο το συνολικό βάρος του συγκεκριμένου δέματος ή των δεμάτων. Παρά ταύτα, όταν η απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση μέρους καταγεγραμμένων αποσκευών ή φορτίου, ή οποιουδήποτε αντικειμένου που περιέχεται σ' αυτά, επηρεάζει την αξία άλλων δεμάτων που καλύπτονται από το ίδιο δελτίο αποσκευών ή την ίδια αεροπορική φορτωτική, το συνολικό βάρος του δέματος ή των δεμάτων θα λαμβάνεται υπ' όψη για τον καθορισμό του ορίου ευθύνης.

3. Αναφορικά με αντικείμενα τα οποία τελούν υπό τον έλεγχο του ιδίου του επιβάτη, η ευθύνη του μεταφορέα περιορίζεται στα 332 Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα κατά επιβάτη.

4. Τα όρια που καθορίζονται στο Άρθρο αυτό δεν εμποδίζουν το Δικαστήριο από του να επιδικάσει, σύμφωνα με το δικαίό του, επιπροσθέτως, το σύνολο ή μέρος των δικαστικών και άλλων εξόδων της αγωγής στα οποία υποβλήθηκε ο ενάγων. Η πιο πάνω διάταξη δεν εφαρμόζεται αν το ποσό των επιδικαζόμενων αποζημιώσεων, εξαιρουμένων των δικαστικών και άλλων εξόδων της αγωγής, δεν υπερβαίνει το ποσό το οποίο ο μεταφορέας έχει προσφέρει γραπτώς στον ενάγοντα μέσα σε περίοδο έξι μηνών από την ημερομηνία του συμβάντος που προκάλεσε τη ζημιά, ή πριν από την έναρξη της αγωγής, εφ' όσον αυτή είναι μεταγενέστερη.

5. Τα σε Εδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα εκφραζόμενα ποσά στον παρόν Άρθρο, θεωρούνται ότι αναφέρονται στο Ειδικό Τραβηκτικό Δικαίωμα όπως καθορίζεται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο. Μετατροπή των ποσών σε εθνικά νομίσματα θα γίνεται, σε περίπτωση δικαστικής διαδικασίας, σύμφωνα με την αξία των νομισμάτων αυτών έναντι του

Ειδικού Τραβηκτικού Δικαιώματος κατά την ημερομηνία της δικαστικής απόφασης. Η σε σχέση με το Ειδικό Τραβηκτικό Δικαίωμα αξία του εθνικού νομίσματος ενός Υψηλού Συμβαλλόμενου Μέρους που είναι Μέλος του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου θα υπολογίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο εκτίμησης που εφαρμόζει το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο για τις εργασίες και συναλλαγές του και που ισχύει κατά την ημερομηνία της δικαστικής απόφασης. Η σε σχέση με το Ειδικό Τραβηκτικό Δικαίωμα αξία του εθνικού νομίσματος ενός Υψηλού Συμβαλλόμενου Μέρους που δεν είναι Μέλος του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου θα υπολογίζεται κατά τρόπο καθοριζόμενο από το υψηλό αυτό Συμβαλλόμενο Μέρος.

Παρά ταύτα, τα Κράτη εκείνα που δεν είναι Μέλη του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου και των οποίων το δίκαιο δεν επιτρέπει την εφαρμογή των διατάξεων των παραγράφων 1,2(a) και 3 του Άρθρου 22 μπορούν, κατά το χρόνο της επικύρωσης ή προσχώρησης ή οποιεσδήποτε μετά ταύτα, να δηλώσουν ότι το όριο ευθύνης του μεταφορέα σε δικαστικές διαδικασίες στο έδαφός τους καθορίζεται στο ποσό των 250,000 νομισματικών μονάδων κατά επιβάτη αναφορικά με την παράγραφο 1 του Άρθρου 22, 250 νομισματικών μονάδων κατά επιβάτη αναφορικά με την παράγραφο 2(a) του Άρθρου 22 και 5,000 νομισματικών μονάδων κατά επιβάτη αναφορικά με την παράγραφο 3 του Άρθρου 22. Η νομισματική αυτή μονάδα αντιστοιχεί με εξήντα πέντε και ήμισυ χιλιοστόγραμμα χρυσού τίτλου καθαρότητας εννιακόσιων χιλιοστών. Τα ποσά αυτά μπορούν να μετατραπούν στο συγκεκριμένο εθνικό νόμισμα σε στρογγυλούς αριθμούς. Η μετατροπή των ποσών αυτών σε εθνικό νόμισμα θα γίνεται σύμφωνα με το δίκαιο του συγκεκριμένου Κράτους."

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

### ΟΠΩΣ ΑΥΤΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ

#### ΑΡΘΡΟ ΙΙΙ

Η Σύμβαση της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και από το παρόν Πρωτόκολλο τυγχάνει εφαρμογής στη διεθνή μεταφορά όπως καθορίζεται στο Άρθρο 1 της Σύμβασης, νοουμένου ότι τα σημεία αναχώρησης και προορισμού που αναφέρονται σ' εκείνο το Άρθρο βρίσκονται είτε στα εδάφη δυο μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου, είτε στο έδαφος ενός μόνου Μέρους του παρόντος Πρωτοκόλλου με συμφωνημένο σημείο στάθμευσης στο έδαφος άλλου Κράτους.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ. ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΑΡΘΡΟ ΙV

Ως προς τις σχέσεις μεταξύ των Μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου, η Σύμβαση όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και από το Πρωτόκολλο θα διαβάζονται και ερμηνεύονται μαζί ως ένα και μόνο έγγραφο και θα είναι γνωστά ως η Σύμβαση της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και από το Πρόσθετο Πρωτόκολλο του Μοντρεάλ Αρ. 2, 1975.

ΑΡΘΡΟ V

Μέχρι την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος Πρωτοκόλλου σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου VII, αυτό θέλει παραμείνει ανοικτό για υπογραφή από κάθε Κράτος.

ΑΡΘΡΟ VI

1. Το παρόν Πρωτόκολλο υπόκειται σε επικύρωση από τα υπογράφαντα αυτό Κράτη.
2. Επικύρωση του παρόντος Πρωτοκόλλου από οποιοδήποτε Κράτος που δεν είναι μέρος της Σύμβασης της Βαρσοβίας ή απ' οποιοδήποτε Κράτος που δεν είναι μέρος της Σύμβασης της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955, έχει ως αποτέλεσμα την προσχώρηση στη Σύμβαση της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955, και από το Πρόσθετο Πρωτόκολλο του Μοντρεάλ Αρ. 2, 1975.
3. Τα έγγραφα επικύρωσης κατατίθενται στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας.

ΑΡΘΡΟ VII

1. Ευθύς ως τριάντα υπογράφαντα Κράτη καταθέσουν τα έγγραφα επικύρωσης του παρόντος Πρωτοκόλλου, αυτό θέλει τεθεί σε ισχύ μεταξύ τους την ενενηκοστή ημέρα μετά από την κατάθεση του τριακοστού εγγράφου επικύρωσης. Για κάθε κράτος που επικυρώνει μεταγενέστερα, το παρόν Πρωτόκολλο τίθεται σε ισχύ την ενενηκοστή ημέρα μετά από την κατάθεση του δικού του εγγράφου επικύρωσης.
2. Ευθύς ως τεθεί σε ισχύ, το παρόν Πρωτόκολλο θέλει καταχωρισθεί στα Ηνωμένα Έθνη από την Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας.

ΑΡΘΡΟ VIII

1. Μετά από την έναρξη ισχύος του, το παρόν Πρωτόκολλο θα είναι ανοικτό για προσχώρηση από οποιοδήποτε μη υπογράψαν Κράτος.
2. Προσχώρηση στο παρόν Πρωτόκολλο απ' οποιοδήποτε Κράτος που δεν είναι Μέρος της Σύμβασης της Βαρσοβίας, ή απ' οποιοδήποτε Κράτος που δεν είναι Μέρος της Σύμβασης της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955, θα έχει ως αποτέλεσμα την προσχώρηση στη Σύμβαση της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955, και από το Πρόσθετο Πρωτόκολλο του Μοντρεάλ Αρ. 2, 1975.
3. Η προσχώρηση ενεργείται με την κατάθεση ενός εγγράφου προσχώρησης στη Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας και λαμβάνει ισχύ της ενενηκοστή ημέρα από της κατάθεσης.

ΑΡΘΡΟ IX

1. Κάθε Μέρος του παρόντος Πρωτοκόλλου μπορεί να καταγγείλει το Πρωτόκολλο με γνωστοποίηση απευθυνόμενη στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας.
2. Η καταγγελία λαμβάνει ισχύ έξι μήνες μετά την παραλαβή από την Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας της γνωστοποίησης καταγγελίας.
3. Ως προς τις σχέσεις μεταξύ των Μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου, η απ' οποιοδήποτε από αυτά καταγγελία της Σύμβασης της Βαρσοβίας σύμφωνα με το Άρθρο 39 αυτής, ή του Πρωτοκόλλου της Χάγης σύμφωνα με το Άρθρο XXIV αυτού, δεν θα ερμηνεύεται με κανένα τρόπο ως καταγγελία της Σύμβασης της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955, και από το Πρόσθετο πρωτόκολλο του Μοντρεάλ Αρ. 2, 1975.

ΑΡΘΡΟ X

Καμιά επιφύλαξη δεν μπορεί να διατυπωθεί στο παρόν Πρωτόκολλο εκτός από το ότι Κράτος μπορεί οποτεδήποτε να δηλώσει με γνωστοποίηση απευθυνόμενη στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας ότι η Σύμβαση όπως τροποποιήθηκε από το παρόν Πρωτόκολλο δεν θα τυχάνει εφαρμογής στη μεταφορά προσώπων, αεροσκαφών και φορτίου για τις στρατιωτικές του αρχές σε αεροσκάφος, εγγεγραμμένο στο Κράτος αυτό, του οποίου ολόκληρη η χωρητικότητα έχει κρατηθεί από ή για λογαριασμό τέτοιων αρχών.

ΑΡΘΡΟ ΧΙ

Η Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας θέλει πληροφορεί έγκαιρα όλα τα κράτη Μέρη της Σύμβασης της Βαρσοβίας ή της Σύμβασης αυτής όπως τροποποιήθηκε, όλα τα υπογράφοντα ή προσχώροντα στο παρόν Πρωτόκολλο Κράτη, καθώς και το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, για την ημερομηνία της κάθε υπογραφής, την ημερομηνία κατάθεσης του κάθε εγγράφου επικύρωσης ή προσχώρησης, την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος Πρωτοκόλλου, καθώς και άλλες σχετικές πληροφορίες.

ΑΡΘΡΟ ΧΙΙ

Ως προς τις σχέσεις μεταξύ των Μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου που είναι επίσης Μέρη της Σύμβασης, Συμπληρωματικής της Σύμβασης της Βαρσοβίας, για την Ενοποίηση Ορισμένων κανόνων που Αφορούν στη Διεθνή Αεροπορική Μεταφορά που Εκτελείται από Πρόσωπο Άλλο εκτός του Συμβατικού Μεταφορέα, που υπογράφηκε στη Γουαδαλαχάρη στις 18 Σεπτεμβρίου 1961 (στο εξής αναφερόμενης ως η "Σύμβαση της Γουαδαλαχάρης"), οποιαδήποτε αναφορά στη "Σύμβαση της Βαρσοβίας" που περιέχεται στη Σύμβαση της Γουαδαλαχάρης περιλαμβάνει και αναφορά στη Σύμβαση της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955, και από το Πρόσθετο Πρωτόκολλο του Μοντρεάλ Αρ. 2, 1975, στις περιπτώσεις όπου η μεταφορά δυνάμει της συμφωνίας που αναφέρεται στο Άρθρο I, παράγραφος (β) της Σύμβασης της Γουαδαλαχάρης διέπεται από το παρόν Πρωτόκολλο.

ΑΡΘΡΟ ΧΙΙΙ

Το παρόν Πρωτόκολλο θέλει παραμείνει ανοικτό για υπογραφή μέχρι της 1ης Ιανουαρίου 1976 στην Έδρα του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας και στη συνέχεια, μέχρι να τεθεί σε ισχύ σύμφωνα με το Άρθρο VII, στο Υπουργείο Εξωτερικών της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας. Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας θέλει πληροφορεί έγκαιρα την Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας για κάθε υπογραφή και την ημερομηνία αυτής κατά τη διάρκεια του χρόνου που το Πρωτόκολλο είναι ανοικτό για υπογραφή στην Έδρα του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας.

ΣΕ ΜΑΡΤΥΡΙΑ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ, ως υπογεγραμμένοι Πληρεξούσιοι, δεόντως εξουσιοδοτημένοι, έχουν υπογράψει το παρόν Πρωτόκολλο.

ΕΓΙΝΕ στο Μοντρεάλ την εικοστή πέμπτη Σεπτεμβρίου του χίλια Εννιακόσια Εβδομήντα Πέντε σε τέσσερα αυθεντικά κείμενα στην Αγγλική, Γαλλική Ρωσική και Ισπανική γλώσσα. Σε περίπτωση οποιασδήποτε αντίφασης, το κείμενο στη Γαλλική γλώσσα, στην οποία συντάχθηκε η Σύμβαση της Βαρσοβίας της 12ης Οκτωβρίου 1929, θα υπερισχύει.

## ΠΡΟΣΘΕΤΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΤΟΥ ΜΟΝΤΡΕΑΛ ΑΡ. 3, 1975

Πρόσθετο Πρωτόκολλο Αρ. 3, Τροποποιητικό της Σύμβασης για την Ενοποίηση Ορισμένων Κανόνων που Αφορούν στη Διεθνή Αεροπορική Μεταφορά που Υπογράφηκε στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929 όπως τροποποιήθηκε από τα Πρωτόκολλα που Έγιναν στη Χάγη στις 23 Σεπτεμβρίου 1955 και στην Πόλη της Γουατεμάλας στις 8 Μαρτίου 1971.

ΟΙ ΥΠΟΓΡΑΦΗΜΕΝΕΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΙΣ,

ΑΝΟΥ ΕΚΡΙΝΑΝ ότι είναι επιθυμητή η τροποποίηση της Σύμβασης για την Ενοποίηση Ορισμένων Κανόνων που Αφορούν στη Διεθνή Αεροπορική Μεταφορά, που υπογράφηκε στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929 όπως τροποποιήθηκε από τα Πρωτόκολλα που έγιναν στη Χάγη στις 23 Σεπτεμβρίου 1955 και στην Πόλη της Γουατεμάλας στις 8 Μαρτίου 1971,

ΕΧΟΥΝ ΣΥΜΦΩΝΗΣΕΙ τα εξής:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

ΑΡΘΡΟ Ι

Η Σύμβαση την οποία τροποποιούν οι διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου είναι η Σύμβαση της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και στην Πόλη της Γουατεμάλας το 1971.

ΑΡΘΡΟ ΙΙ

Το Άρθρο 22 της Σύμβασης διαγράφεται και αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

"Άρθρο 22

- 1.(α) Στη μεταφορά προσώπων η ευθύνη του μεταφορέα περιορίζεται στο ποσό των 100,000 Ειδικών Τραβηκτικών Δικαιωμάτων για το σύνολο των απαιτήσεων, ανεξάρτητα από τη βάση τους, αναφορικά με προσγεγόμενη ζημιά συνεπεία θανάτου ή σωματικής βλάβης του κάθε επιβάτη. Όπου σύμφωνα με το δίκαιο του δικάζοντος Δικαστηρίου, η αποζημίωση μπορεί να επιδικασθεί με τη μορφή περιοδικών πληρωμών, το ισόζιο με τις πληρωμές αυτές κεφάλαιο δεν θα υπερβαίνει τις 100,000 Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα.



- (β) Στην περίπτωση καθυστέρησης στη μεταφορά προσώπων η ευθύνη του μεταφορέα έναντι του κάθε επιβάτη περιορίζεται στο ποσό των 4,150 Ειδικών Τραβηκτικών Δικαιωμάτων.
- (γ) Στη μεταφορά αποσκευών η ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης περιορίζεται στα 1,000 Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα για κάθε επιβάτη.
2. (α) Στη μεταφορά φορτίου, η ευθύνη του μεταφορέα περιορίζεται στο ποσό των 17 Ειδικών Τραβηκτικών Δικαιωμάτων εκτός αν ο αποστολέας έχει προβεί, κατά το χρόνο της παράδοσης του δέματος στον μεταφορέα, σε μια ειδική δήλωση αξίας για την παράδοση στον προορισμό και έχει καταβάλει, εφ' όσον η περίπτωση το απαιτεί ένα συμπληρωματικό τέλος. Στην περίπτωση αυτή ο μεταφορέας ευθύνεται να πληρώσει ένα ποσό που δεν υπερβαίνει το δηλωθέν ποσό, εκτός αν αποδείξει ότι το ποσό αυτό είναι μεγαλύτερο της πραγματικής για τον αποστολέα αξίας κατά την παράδοση στον προορισμό.
- (β) Στην περίπτωση απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης μέρους του φορτίου, ή οποιουδήποτε αντικειμένου που περιέχεται σ' αυτό, το βάρος που λαμβάνεται υπ' όψη για τον καθορισμό του ποσού στο οποίο περιορίζεται η ευθύνη του μεταφορέα θα είναι μόνο το συνολικό βάρος του συγκεκριμένου δέματος ή των δεμάτων. Παρά ταύτα, όταν η απώλεια βλάβη ή καθυστέρηση μέρους του φορτίου ή οποιουδήποτε αντικειμένου που περιέχεται σ' αυτό, επηρεάζει την αξία άλλων δεμάτων που καλύπτονται από την ίδια αεροπορική φορτωτική, το συνολικό βάρος του δέματος ή των δεμάτων θα λαμβάνεται υπ' όψη για τον καθορισμό του ορίου της ευθύνης.
3. (α) Τα Δικαστήρια των Υψηλών Συμβαλλομένων Μερών τα οποία δεν έχουν εξουσία δυνάμει του δικαίου τους να επιδικάζουν τα έξοδα της αγωγής, περιλαμβανομένων των δικηγορικών, αμοιβών θα έχουν διακριτική εξουσία, σε αγωγές στις οποίες εφαρμόζεται η Σύμβαση αυτή, να επιδικάζουν στον ενάγοντα το σύνολο ή μέρος των εξόδων της αγωγής, περιλαμβανομένων των δικηγορικών αμοιβών τις οποίες το Δικαστήριο θεωρεί εύλογες.

- (β) Τα έξοδα της αγωγής, περιλαμβανομένων των δικηγορικών αμοιβών, θα επιδικάζονται σύμφωνα με την υποπαράγραφο (α), μόνο αν ο ενάγων επιδώσει γραπτή ειδοποίηση στο μεταφορέα για το αξιούμενο ποσό, μαζί με λεπτομέρειες του υπολογισμού του ποσού αυτού και ο μεταφορέας δεν προβεί, μέσα σε προθεσμία έξι μηνών από την παραλαβή της ειδοποίησης αυτής, σε γραπτή συμβιβαστική προσφορά ενός ποσού τουλάχιστο ίσου με την επιδικασθείσα αποζημίωση μέσα στα ισχύοντα όρια. Η προθεσμία αυτή θέλει παρατείνεται μέχρι του χρόνου έναρξης της αγωγής, αν ο χρόνος αυτός είναι μεταγενέστερος.
- (γ) Τα έξοδα της αγωγής περιλαμβανομένων των δικηγορικών αμοιβών, δεν λαμβάνονται υπ' όψη στην εφαρμογή των ορίων που προβλέπει το Άρθρο αυτό.

4. Τα σε Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα εκφραζόμενα ποσά στο παρόν Άρθρο και στο Άρθρο 42, θεωρούνται ότι αναφέρονται στο Ειδικό Τραβηκτικό Δικαίωμα όπως καθορίζεται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο. Μετατροπή των ποσών σε εθνικά νομίσματα θα γίνεται, σε περίπτωση δικαστικής διαδικασίας, σύμφωνα με την αξία των νομισμάτων αυτών έναντι του Ειδικού Τραβηκτικού Δικαιώματος κατά την ημερομηνία της δικαστικής απόφασης. Η σε σχέση με Ειδικό Τραβηκτικό Δικαίωμα αξία ενός εθνικού νομίσματος ενός Υψηλού Συμβαλλόμενου Μέρους που είναι Μέλος του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου θα υπολογίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο εκτίμησης που εφαρμόζει το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο για τις εργασίες και συναλλαγές του και που ισχύει κατά την ημερομηνία της δικαστικής απόφασης. Η σε σχέση με το Ειδικό Τραβηκτικό Δικαίωμα αξία εθνικού νομίσματος ενός Υψηλού Συμβαλλόμενου Μέρους που δεν είναι Μέλος του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου θα υπολογίζεται κατά τρόπο καθοριζόμενο από το υψηλό αυτό Συμβαλλόμενο Μέρος.

Παρά ταύτα, τα Κράτη εκείνα που δεν είναι Μέλη του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου και των οποίων το δίκαιο δεν επιτρέπει την εφαρμογή των διατάξεων των παραγράφων 1 και 2(α) του Άρθρου 22 μπορούν, κατά το χρόνο της επικύρωσης ή προσχώρησης ή οποτεδήποτε μετά ταύτα, να δηλώσουν ότι το όριο ευθύνης του μεταφορέα σε δικαστικές διαδικασίες στο έδαφος τους καθορίζεται στο ποσό των 1,500,000 νομισματικών μονάδων κατά επιβάτη αναφορικά με την παράγραφο 1(α) του Άρθρου 22· 15,000 νομισματικών μονάδων κατά επιβάτη αναφορικά με την παράγραφο 1(γ) του Άρθρου 22· και 250 νομισματικών μονάδων κατά χιλιόγραμμα αναφορικά με την παράγραφο 2(α) του Άρθρου 22. Κράτος που εφαρμόζει τις διατάξεις αυτές

της παραγράφου, μπορεί επίσης να δηλώσει ότι το ποσό που αναφέρεται στις παραγράφους 2 και 3 του Άρθρου 42, θα είναι το ποσό των 187,500 νομισματικών μονάδων. Η νομισματική αυτή μονάδα αντιστοιχεί με εξήντα πέντε και ήμισυ χιλιοστόγραμμα χρυσού τίτλου καθαρότητας εννιακόσιων χιλιοστών. Τα ποσά αυτά μπορούν να μετατρέπονται στο συγκεκριμένο εθνικό νόμισμα σε στρογγυλούς αριθμούς. Η μετατροπή των ποσών αυτών σε εθνικό νόμισμα θα γίνεται σύμφωνα με το δίκαιο του συγκεκριμένου Κράτους".

### ΑΡΘΡΟ III

Στο Άρθρο 42 της Σύμβασης, οι παράγραφοι 2 και 3 διαγράφονται και αντικαθίστανται από τις ακόλουθες:

"2. Στην καθιερώ από τις Διασκέψεις που μνημονεύονται στην παράγραφο 1 αυτού του Άρθρου, το όριο ευθύνης στο Άρθρο 22, παράγραφος 1(α) που ισχύει κατά τις αντίστοιχες ημερομηνίες των Διασκέψεων αυτών δεν θα αυξάνεται με ποσό που υπερβαίνει τα 12,500 Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα.

3. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2 αυτού του Άρθρου, εκτός αν πριν από την τριακοστή πρώτη Δεκεμβρίου του πέμπτου και δέκατου έτους μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του Πρωτοκόλλου που αναφέρεται στην παράγραφο 1 αυτού του Άρθρου οι ειρημένες Διασκέψεις αποφασίσουν διαφορετικά με πλειοψηφία των δύο τρίτων των παρόντων και ψηφίζοντων Μερών, το όριο ευθύνης στο Άρθρο 22, παράγραφος 1(α) που ισχύει κατά τις αντίστοιχες ημερομηνίες των Διασκέψεων αυτών θα αυξάνεται κατά τις ημερομηνίες αυτές κατά 12,500 Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα."

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ II. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΟΠΩΣ ΑΥΤΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ

### ΑΡΘΡΟ IV

Η Σύμβαση της Βαρσοβίας, όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955, στην Πόλη της Γουατεμάλας το 1971 και από το παρόν Πρωτόκολλο, τυγχάνει εφαρμογής στη διεθνή μεταφορά όπως καθορίζεται στο Άρθρο 1 της Σύμβασης, νοουμένου ότι τα σημεία αναχώρησης και προορισμού που αναφέρονται στο Άρθρο εκείνο βρίσκονται είτε στα εδάφη δύο Μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου, είτε στο έδαφος ενός μόνου Μέρους του Παρόντος Πρωτοκόλλου με συμφωνημένο σημείο στάθμευσης στο έδαφος άλλου κράτους.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ. ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΑΡΘΡΟ V

Ως προς τις σχέσεις μεταξύ των Μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου, η Σύμβαση της Βαρσοβίας, όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και στην Πόλη της Γουατεμάλας το 1971, και το παρόν Πρωτόκολλο θα διαβάζονται και ερμηνεύονται μαζί ως ένα και μόνο έγγραφο και θα είναι γνωστά ως η Σύμβαση της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955, στην Πόλη της Γουατεμάλας και από το Πρόσθετο Πρωτόκολλο του Μοντρεάλ Αρ. 3, 1975.

ΑΡΘΡΟ VI

Μέχρι την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος Πρωτοκόλλου σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου VIII, αυτό θέλει παραμείνει ανοικτό για υπογραφή από κάθε Κράτος.

ΑΡΘΡΟ VII

1. Το παρόν Πρωτόκολλο υπόκειται σε επικύρωση από τα υπογράφαντα αυτό Κράτη.

2. Επικύρωση του παρόντος Πρωτοκόλλου απ' οποιοδήποτε Κράτος που δεν είναι μέρος της Σύμβασης της Βαρσοβίας ή απ' οποιοδήποτε Κράτος που δεν είναι μέρος της Σύμβασης της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955, ή απ' οποιοδήποτε Κράτος που δεν είναι μέρος της Σύμβασης της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και στην Πόλη της Γουατεμάλας το 1971, έχει ως αποτέλεσμα την προσχώρηση στη Σύμβαση της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955, στην Πόλη της Γουατεμάλας το 1971 και από το Πρόσθετο Πρωτόκολλο του Μοντρεάλ Αρ. 3, 1975.

3. Τα έγγραφα επικύρωσης κατατίθενται στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας.

ΑΡΘΡΟ VIII

1. Ευθύς ως τριάντα υπογράφαντα Κράτη καταθέσουν τα έγγραφα επικύρωσης του παρόντος Πρωτοκόλλου, αυτό θέλει τεθεί σε ισχύ μεταξύ τους την ενενηκοστή ημέρα μετά από την κατάθεση του τριακοστού εγγράφου επικύρωσης. Για κάθε κράτος που επικυρώνει μεταγενέστερα, το παρόν Πρωτόκολλο τίθεται σε ισχύ την ενενηκοστή ημέρα μετά από την κατάθεση του δικού του εγγράφου επικύρωσης.

2. Ευθύς ως τεθεί σε ισχύ, το παρόν Πρωτόκολλο θέλει καταχωρισθεί στα ημερήσια Έξοχα από την Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας.

#### ΑΡΘΡΟ ΙΧ

1. Μετά από την έναρξη ισχύος του, το παρόν Πρωτόκολλο θα είναι ανοικτό για προσχώρηση από οποιοδήποτε μη υπογράψαν κράτος.

2. Προσχώρηση στο παρόν Πρωτόκολλο απ' οποιοδήποτε κράτος που δεν είναι Μέρος της Σύμβασης της Βαρσοβίας ή απ' οποιοδήποτε κράτος που δεν είναι Μέρος της Σύμβασης της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955, ή απ' οποιοδήποτε κράτος που δεν είναι Μέρος της Σύμβασης της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και στην Πόλη της Γουατεμάλας το 1971, θα έχει ως αποτέλεσμα την προσχώρηση στη Σύμβαση της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955, στην Πόλη της Γουατεμάλας το 1971 και από το Πρόσθετο Πρωτόκολλο του Μοντρεάλ Αρ. 3, 1975.

3. Η προσχώρηση ενεργείται με την κατάθεση ενός εγγράφου προσχώρησης στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας και λαμβάνει ισχύ την ενενηκοστή ημέρα από της κατάθεσης.

#### ΑΡΘΡΟ Χ

1. Κάθε Μέρος του παρόντος Πρωτοκόλλου μπορεί να καταγγείλει το Πρωτόκολλο με γνωστοποίηση απευθυνόμενη στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας.

2. Η καταγγελία λαμβάνει ισχύ έξι μήνες μετά παραλαβή από την Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας της γνωστοποίησης καταγγελίας.

3. Ως προς τις σχέσεις μεταξύ των Μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου, η απ' οποιοδήποτε Μέρος καταγγελία της Σύμβασης σύμφωνα με το Άρθρο 39 αυτής, ή του Πρωτοκόλλου της Χάγης σύμφωνα με το Άρθρο XXIV αυτού, ή του Πρωτοκόλλου της Πόλης της Γουατεμάλας σύμφωνα με το Άρθρο XXII αυτού, δεν θα ερμηνεύεται με κανένα τρόπο ως καταγγελία της Σύμβασης της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955, στην Πόλη της Γουατεμάλας το 1971 και από το Πρόσθετο Πρωτόκολλο του Μοντρεάλ Αρ. 3, 1975.

ΑΡΘΡΟ ΧΙ

1. Μόνο οι ακόλουθες επιφυλάξεις μπορούν να γίνουν στο παρόν πρωτόκολλο:

- α) Κάθε Κράτος του οποίου τα Δικαστήρια δεν έχουν εξουσία δυνάμει του δικαίου του να επιδιώκουν τα έξοδα της αγωγής, περιλαμβανομένων των δικηγορικών αμοιβών, μπορεί οποτεδήποτε με γνωστοποίηση απευθυνόμενη στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας να δηλώσει ότι το Άρθρο 22, παράγραφος 3(α) δεν θα τυχάνει εφαρμογής στα Δικαστήρια του.
- β) Κάθε Κράτος μπορεί οποτεδήποτε να δηλώσει με γνωστοποίηση απευθυνόμενη στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας ότι η Σύμβαση της Βαρσοβίας, όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955, στην Πόλη της Γουατεμάλας το 1971 και από το Πρόσθετο Πρωτόκολλο του Μοντρεάλ Αρ. 3, 1975, δεν θα τυχάνει εφαρμογής στη μεταφορά προσώπων, αποσκευών και φορτίου για τις στρατιωτικές του αρχές πάνω σε αεροσκάφος, εγγεγραμμένο στο Κράτος αυτό, του οποίου ολόκληρη η χωρητικότητα έχει κρατηθεί από ή για λογαριασμό τέτοιων αρχών και
- γ) Κάθε Κράτος μπορεί να δηλώσει, κατά το χρόνο επικύρωσης ή προσχώρησης στο Πρωτόκολλο του Μοντρεάλ Αρ. 4, 1975, ή οποτεδήποτε μετά ταύτα, ότι δεν δεσμεύεται από τις διατάξεις της Σύμβασης της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955, στην Πόλη της Γουατεμάλας το 1971 και από το Πρόσθετο Πρωτόκολλο του Μοντρεάλ Αρ. 3, 1975, στην έκταση που αυτές αφορούν στην μεταφορά φορτίου, ταχυδρομίου και ταχυδρομικών δεμάτων. Η δήλωση αυτή λαμβάνει ισχύ ενενήντα ημέρες μετά από την ημερομηνία παραλαβής της δήλωσης από την Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας.

2. Κάθε Κράτος που έχει προβεί σε επιφύλαξη σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο, μπορεί οποτεδήποτε να ανακαλέσει την επιφύλαξη αυτή με γνωστοποίηση στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας.

ΑΡΘΡΟ ΧΙΙ

Η Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας πληροφορεί έγκαιρα όλα τα Κράτη Μέλη της Σύμβασης της Βαρσοβίας ή της Σύμβασης εκείνης όπως τροποποιήθηκε, όλα τα υπογράψαντα

ή προσχώρησαντα στο παρόν Πρωτόκολλο κράτη, καθώς και το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, για την ημερομηνία κάθε υπογραφής, την ημερομηνία κατάθεσης κάθε εγγράφου επικύρωσης ή προσχώρησης, την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος Πρωτοκόλλου και άλλες σχετικές πληροφορίες.

#### ΑΡΘΡΟ ΧΙΙΙ

Ως προς τις σχέσεις μεταξύ των Μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου τα οποία είναι επίσης Μέρη της Σύμβασης, Συμπληρωματικής της Σύμβασης της Βαρσοβίας, για την Ενοποίηση Ορισμένων Κανόνων που Αφορούν στη Διεθνή Αεροπορική Μεταφορά από Πρόσωπο άλλο εκτός του Σύμβατικού Μεταφορέα, που υπογράφηκε στη Γουαδαλαχάρα στις 12 Σεπτεμβρίου 1961 (στο εξής αναφερομένης ως η "Σύμβαση της Γουαδαλαχάρας"), οποιαδήποτε αναφορά στη "Σύμβαση της Βαρσοβίας" που περιέχεται στη Σύμβαση της Γουαδαλαχάρας περιλαμβάνει και αναφορά στη Σύμβαση της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955, στην Πόλη της Γουατεμάλας το 1971 και από το Πρόσθετο Πρωτόκολλο του Μοντρεάλ Αρ. 2, 1975, στις περιπτώσεις όπου η μεταφορά δυνάμει της συμφωνίας που αναφέρεται στο Άρθρο I, παράγραφος (β) της Σύμβασης της Γουαδαλαχάρας διέπεται από το παρόν Πρωτόκολλο.

#### ΑΡΘΡΟ ΧΙ

Το παρόν Πρωτόκολλο θέλει παραμείνει ανοικτό για υπογραφή μέχρι της 1<sup>ης</sup> Ιανουαρίου 1976 στην Έδρα του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας και στη συνέχεια, μέχρι να τεθεί σε ισχύ σύμφωνα με το Άρθρο VIII, στο Υπουργείο Εσωτερικών της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας. Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας πληροφορεί έγκαιρα την Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας για κάθε υπογραφή και την ημερομηνία αυτής κατά τη διάρκεια του χρόνου που το Πρωτόκολλο είναι ανοικτό για υπογραφή στην Έδρα του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας.

ΣΕ ΜΑΡΤΥΡΙΑ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ, οι υπογεγραμμένοι Πληρεξούσιοι, δεόντως εξουσιοδοτημένοι, έχουν υπογράψει το παρόν Πρωτόκολλο.

ΕΓΙΝΕ στο Μοντρεάλ την εικοστή πέμπτη Σεπτεμβρίου του Χίλια Εννιακόσια Εβδομήντα Πέντε σε τέσσερα αυθεντικά κείμενα στην Αγγλική, Γαλλική, Ρωσική και Ισπανική γλώσσα. Σε περίπτωση οποιασδήποτε αντίφασης, το κείμενο στη Γαλλική γλώσσα, στην οποία συντάχθηκε η Σύμβαση της Βαρσοβίας της 12<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 1929, θα υπερισχύει.

## ΠΡΟΣΘΕΤΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΤΟΥ ΜΟΝΤΡΕΑΛ ΑΡ. 4, 1975

Πρόσθετο Πρωτόκολλο Αρ. 4. Τροποποιητικό της Σύμβασης για την Ενοποίηση Ορισμένων Κανόνων που Αφορούν στη Διεθνή Αεροπορική Μεταφορά που υπογράφηκε στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929 όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο που Έγινε στη Χάγη στις 23 Σεπτεμβρίου 1955.

## ΟΙ ΥΠΟΓΕΓΡΑΜΜΕΝΕΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΙΣ

ΑΦΟΥ ΕΚΡΙΝΑΝ ότι είναι επιθυμητή η τροποποίηση της Σύμβασης για την Ενοποίηση Ορισμένων Κανόνων που Αφορούν στη Διεθνή Αεροπορική Μεταφορά που υπογράφηκε στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929 όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο που έγινε στη Χάγη στις 28 Σεπτεμβρίου 1955,

ΕΧΟΥΝ ΣΥΜΦΩΝΗΣΕΙ τα εξής:

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

ΑΡΘΡΟ Ι

Η Σύμβαση την οποία τροποποιούν οι διατάξεις του παρόντος Πρωτοκόλλου είναι η Σύμβαση της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955.

ΑΡΘΡΟ ΙΙ

Στο Άρθρο 2 της Σύμβασης διαγράφεται η παράγραφος 2 και αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

" 2. Στη μεταφορά ταχυδρομικών ειδών ο μεταφορέας ευθύνεται μόνο έναντι της σχετικής ταχυδρομικής αρχής σύμφωνα με τους κανόνες τους εφαρμοστέους στη σχέση μεταξύ των μεταφορέων και των ταχυδρομικών αρχών.

3. Εκτός όπως προβλέπεται στην παράγραφο 2 του παρόντος Άρθρου, οι διατάξεις της Σύμβασης αυτής δεν εφαρμόζονται στη μεταφορά ταχυδρομικών ειδών."



ΑΡΘΡΟ ΙΙΙ

Στο Κεφάλαιο ΙΙ της Σύμβασης διαγράφεται το Μέρος ΙΙΙ ('Αρθρα 5 μέχρι 16) και αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

**"Μέρος ΙΙΙ. - Φορτωτικά έγγραφα****'Αρθρο 5**

1. Αναφορικά με τη μεταφορά φορτίου πρέπει να παραδίδεται αεροπορική φορτωτική.
2. Οποιαδήποτε άλλα μέσα με τα οποία θα ετηρούντο γραπτά στοιχεία της μεταφοράς που θα εκτελεσθεί μπορούν, με τη συγκατάθεση του αποστολέα, να υποκαταστήσουν την παράδοση της αεροπορικής φορτωτικής. Εφ' όσον χρησιμοποιούνται τέτοια άλλα μέσα, ο μεταφορέας οφείλει, αν το ζητήσει ο αποστολέας, να παραδίδει στον αποστολέα απόδειξη παραλαβής του φορτίου που να επιτρέπει εξακρίβωση του αποστελλόμενου φορτίου και πρόσβαση στις πληροφορίες που περιέχονται στα γραπτά στοιχεία που τηρούνται με τα άλλα αυτά μέσα.
3. Η αδυναμία χρησιμοποίησης, σε σημεία διαμετακόμισης και προορισμού, των άλλων μέσων με τα οποία θα ετηρούντο τα γραπτά στοιχεία της μεταφοράς που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος 'Αρθρού δεν παρέχει δικαίωμα στο μεταφορέα να αρνηθεί να δεχθεί το φορτίο για μεταφορά.

**'Αρθρο 6**

1. Η αεροπορική φορτωτική θα εκδίδεται από τον αποστολέα σε τρία αντίτυπα.
2. Το πρώτο αντίτυπο θα επισημαίνεται "για το μεταφορέα" και θα υπογράφεται από τον αποστολέα. Το δεύτερο αντίτυπο θα επισημαίνεται "για τον παραλήπτη" και θα υπογράφεται από τον αποστολέα και το μεταφορέα. Το τρίτο αντίτυπο θα υπογράφεται από το μεταφορέα και θα παραδίδεται στον αποστολέα μετά την αποδοχή του φορτίου.
3. Η υπογραφή του μεταφορέα και του αποστολέα μπορεί να τίθεται υπό μορφή εκτύπωσης ή σφράγισης.
4. Αν, κατόπιν απαίτησης του αποστολέα, ο μεταφορέας εκδίδει την αεροπορική φορτωτική, αυτός θα θεωρείται, εκτός αν αποδεικνύεται το αντίθετο, ότι έπραξε αυτό για λογαριασμό του αποστολέα.

## Άρθρο 7

Όταν υπάρχουν περισσότερα από ένα δέματα:

- (α) ο μεταφορέας του φορτίου έχει δικαίωμα να ζητήσει από τον αποστολέα να εκδώσει ξεχωριστές αεροπορικές φορτωτικές·
- (β) ο αποστολέας έχει δικαίωμα να ζητήσει από το μεταφορέα να παραδώσει ξεχωριστές αποδείξεις παραλαβής όταν χρησιμοποιούνται τα άλλα μέσα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του Άρθρου 5.

## Άρθρο 8

Η αεροπορική φορτωτική και η απόδειξη παραλαβής του φορτίου πρέπει να περιέχουν:

- (α) ένδειξη των σημείων αναχώρησης και προορισμού·
- (β) αν τα σημεία αναχώρησης και προορισμού βρίσκονται στο έδαφος ενός μένου Ύψηλου Συμβαλλόμενου Μέρους και ένα ή περισσότερα συμφωνημένα σημεία βρίσκονται στο έδαφος άλλου κράτους, ένδειξη τουλάχιστο ενός τέτοιου σημείου στάμευσης και·
- (γ) ένδειξη του βάρους του αποστελλόμενου φορτίου.

## Άρθρο 9

Μη συμμόρφωση με τις διατάξεις των Άρθρων 5 μέχρι 8, δεν επηρεάζει την ύπαρξη ή το κύρος της σύμβασης μεταφοράς η οποία, παρ' όλα αυτά, υπάγεται στους κανόνες αυτής της Σύμβασης, περιλαμβανομένων εκείνων που αφορούν στον περιορισμό της ευθύνης.

## Άρθρο 10

1. Ο αποστολέας φέρει ευθύνη για την ορθότητα των σχετικών με το φορτίο στοιχείων και δηλώσεων που αναγράφονται από αυτόν ή για λογαριασμό του στην αεροπορική φορτωτική ή που παρέχονται απ' αυτόν ή για λογαριασμό του στον μεταφορέα για αναγραφή στην απόδειξη παραλαβής του φορτίου ή για αναγραφή στα γραπτά στοιχεία που τηρούνται με τα άλλα μέσα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του Άρθρου 5.

2. Ο αποστολέας θα αποζημιώνει το μεταφορέα έναντι κάθε ζημιάς που υφίσταται αυτός, ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο έναντι του οποίου ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος, ως αποτέλεσμα των ανωμαλιών, ανακριβειών ή ατελειών των στοιχείων και δηλώσεων που παρασχέθηκαν από τον αποστολέα ή για λογαριασμό του.

3. Επιφυλασσομένων των διατάξεων των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος Άρθρου, ο μεταφορέας θα αποζημιώνει τον αποστολέα έναντι κάθε ζημιάς που υφίσταται αυτός, ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο έναντι του οποίου ο αποστολέας είναι υπεύθυνος, ως αποτέλεσμα των ανωμαλιών, ανακριβειών ή ατελειών των στοιχείων και δηλώσεων που αναγράφονται από το μεταφορέα ή για λογαριασμό του στην απόδειξη παραλαβής του φορτίου ή στα γραπτά στοιχεία που τηρούνται με τα άλλα μέσα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του Άρθρου 5.

#### Άρθρο 11

1. Η αεροπορική φορτωτική ή η απόδειξη παραλαβής του φορτίου αποτελεί εκ πρώτης όψεως απόδειξη της σύναψης της σύμβασης, της αποδοχής του φορτίου και των όρων της μεταφοράς που αναφέρονται σ' αυτή.

2. Οποιοσδήποτε δηλώσεις στην αεροπορική φορτωτική ή στην απόδειξη παραλαβής του φορτίου που αναφέρονται στο βάρος, διαστάσεις και συσκευασία του φορτίου, καθώς και εκείνες που αναφέρονται στον αριθμό των δεμάτων, αποτελούν εκ πρώτης όψεως απόδειξη των δηλουμένων γεγονότων· εκείνες που αναφέρονται στην ποσότητα, όγκο και κατάσταση του φορτίου δεν αποτελούν απόδειξη εναντίον του μεταφορέα εκτός αν και οι δυο αυτές δηλώσεις έχουν ελεγχθεί από το μεταφορέα στην παρουσία του αποστολέα και τούτο δηλώνεται στην αεροπορική φορτωτική, ή εκτός αν αφορούν στην εμφανή κατάσταση του φορτίου.

#### Άρθρο 12

1. Επιφυλασσομένης της ευθύνης του για την εκπλήρωση όλων των υποχρεώσεων του δυνάμει της σύμβασης μεταφοράς, ο αποστολέας έχει το δικαίωμα να διαθέσει το φορτίο αποσύροντας αυτό στο αεροδρόμιο αναχώρησης ή προορισμού, ή σταματώντας αυτό κατά τη διάρκεια του ταξιδιού σ' οποιαδήποτε προσγείωση, ή ζητώντας όπως αυτό παραδοθεί στον τόπο προορισμού ή κατά τη διάρκεια του ταξιδιού σε

πρόσωπο άλλο από τον αρχικά ορισθέντα παραλήπτη, ή ζητώντας όπως αυτό επιστραφεί στο αεροδρόμιο αναχώρησης. Αυτός δεν πρέπει να ασκεί το δικαίωμα αυτό της διάθεσης κατά τρόπο ώστε να βλάπτει τον μεταφορέα ή άλλους αποστολείς και πρέπει να αποδίδει οποιασδήποτε δαπάνες έγιναν συνεχεία της άσκησης του δικαιώματος αυτού.

2. Αν είναι αδύνατη η εκτέλεση των εντολών του αποστολέα, ο μεταφορέας πρέπει να πληροφορεί τον αποστολέα αμέσως.

3. Αν ο μεταφορέας υπακούσει στις εντολές του αποστολέα για τη διάθεση του φορτίου χωρίς να ζητήσει την προσαγωγή του αντιτύπου της αεροπορικής φορτωτικής ή της απόδειξης παραλαβής του φορτίου που παραδίνεται στον αποστολέα, ο μεταφορέας αυτός ευθύνεται, χωρίς επηρεασμό του δικαιώματός του για αποζημίωση από τον αποστολέα, για κάθε ζημιά που μπορεί να προκληθεί σ' οποιοδήποτε πρόσωπο το οποίο νόμιμα κατέχει το αντίτυπο αυτό της αεροπορικής φορτωτικής ή της απόδειξης παραλαβής του φορτίου.

4. Το χορηγούμενο στον αποστολέα δικαίωμα παύει από τη στιγμή που αρχίζει το δικαίωμα του παραλήπτη σύμφωνα με το Άρθρο 13. Παρ' όλα αυτά αν ο παραλήπτης αρνηθεί να δεχθεί το φορτίο, ή αν αυτός δεν μπορεί να ειδοποιηθεί, ο αποστολέας επανακτά το δικαίωμα διάθεσης.

#### Άρθρο 13

1. Εκτός όταν ο αποστολέας έχει ασκήσει το δικαίωμά του δυνάμει του Άρθρου 12, ο παραλήπτης δικαιούται, με την άφιξη του φορτίου στον τόπο προορισμού, να ζητήσει από το μεταφορέα να του παραδώσει το φορτίο, αφού πληρώσει τα οφειλόμενα τέλη και συμμορφωθεί με τους όρους της μεταφοράς.

2. Εκτός αν συμφωνηθεί διαφορετικά, αποτελεί καθήκον του μεταφορέα να ειδοποιήσει τον παραλήπτη μόλις αφιχθεί το φορτίο.

3. Αν ο μεταφορέας παραδεχθεί απώλεια του φορτίου, ή αν το φορτίο δεν έχει αφιχθεί μέχρι την εκπνοή επτά ημερών μετά από την ημερομηνία στην οποία τούτο έπρεπε να έχει αφιχθεί, ο παραλήπτης δικαιούται να ασκήσει εναντίον του μεταφορέα τα δικαιώματα που πηγάζουν από τη σύμβαση μεταφοράς.

**Άρθρο 14**

Ο αποστολέας και ο παραλήπτης μπορούν αντίστοιχα να ασκήσουν όλα τα δικαιώματα που χορηγούνται σ' αυτούς από τα Άρθρα 12 και 13, ο καθένας στο δικό του όνομα, ανεξάρτητα αν αυτός ενεργεί για δικό του όνομα, ανεξάρτητα αν αυτός ενεργεί για δικό του συμφέρον ή για συμφέρον άλλου, νοουμένου ότι αυτός εκπληροί τις υποχρεώσεις που θέτει η σύμβαση μεταφοράς.

**Άρθρο 15**

1. Τα Άρθρα 12, 13 και 14 δεν επηρεάζουν τις σχέσεις μεταξύ του αποστολέα και του παραλήπτη ή τις αμοιβαίες σχέσεις τρίτων μερών των οποίων τα δικαιώματα πηγάζουν είτε από τον αποστολέα, είτε από τον παραλήπτη.

2. Οι διατάξεις των Άρθρων 12, 13 και 14 μπορούν να διαφοροποιηθούν μόνο με ρητή πρόνοια στην αεροπορική φορτωτική ή στην απόδειξη παραλαβής του φορτίου.

**Άρθρο 16**

1. Ο αποστολέας πρέπει να παρέχει τέτοιες πληροφορίες και τέτοια έγγραφα που είναι αναγκαία για την διευθέτηση τελωνειακών ή αστυνομικών διατυπώσεων προτού το φορτίο μπορέσει να παραδοθεί στον παραλήπτη. Ο αποστολέας ευθύνεται έναντι του μεταφορέα για οποιοδήποτε ζημιά θέλει προκληθεί συνεπεία της απουσίας, ανεπάρκειας ή ανωμαλίας οποιωνδήποτε πληροφοριών ή εγγράφων, εκτός αν η ζημιά οφείλεται σε υπαιτιότητα του μεταφορέα, των υπηρετών ή αντιπροσώπων αυτού.

2. Ο μεταφορέας δεν υπέχει καμιά υποχρέωση να διερευνά την ορθότητα ή επάρκεια τέτοιων πληροφοριών ή εγγράφων."

**ΑΡΘΡΟ IV**

Το Άρθρο 18 της Σύμβασης διαγράφεται και αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

**"Άρθρο 18**

1. Ο μεταφορέας ευθύνεται για προσγενόμενη ζημιά σε περίπτωση καταστροφής, αλώλειας ή βλάβης οποιωνδήποτε καταγεγραμμένων αποσκευών, αν το συμβάν που προκάλεσε την ούτω προσγενόμενη ζημιά έλαβε χώραν κατά τη διάρκεια της αεροπορικής μεταφοράς.

2. Ο μεταφορέας ευθύνεται για προσγενόμενη ζημιά σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας ή βλάβης του φορτίου υπό τον μοναδικό όρο ότι το συμβάν που προκάλεσε την ούτω προσγενόμενη ζημιά έλαβε χώραν κατά τη διάρκεια της αεροπορικής μεταφοράς.

3. Παρά ταύτα, ο μεταφορέας δεν ευθύνεται αν αποδείξει ότι η καταστροφή, απώλεια ή βλάβη του φορτίου οφείλετο αποκλειστικά σε ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα:

- (α) ενυπάρχουσα ατέλεια, ποιότητα ή ελάττωμα του φορτίου·
- (β) ελαττωματική συσκευασία του φορτίου που έγινε από πρόσωπο άλλο ή το μεταφορέα ή τους υπηρέτες ή αντιπροσώπους αυτού·
- (γ) πολεμική ενέργεια ή ένοπλη σύγκρουση·
- (δ) πράξη δημόσιας αρχής που ενεργείται σε σχέση με την είσοδο, έξοδο ή διαμετακόμιση του φορτίου.

4. Η αεροπορική μεταφορά κατά την έννοια των προηγούμενων παραγράφων του παρόντος Άρθρου περιλαμβάνει την περίοδο κατά την οποία οι αποσκευές ή το φορτίο τελούν υπό την ευθύνη του μεταφορέα, ανεξάρτητα αν αυτές βρίσκονται σε αεροδρόμιο ή πάνω σε αεροσκάφος, ή σε περίπτωση προσγείωσης εκτός αεροδρομίου, σ' οποιοδήποτε άλλο τόπο.

5. Η περίοδος της αεροπορικής μεταφοράς δεν εκτείνεται σ' οποιαδήποτε χερσαία, θαλάσσια ή ποτάμια μεταφορά που εκτελείται εκτός αεροδρομίου. Αν, παρά ταύτα, τέτοια μεταφορά λαμβάνει χώραν κατά την εκπλήρωση σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς, για σκοπούς φόρτωσης, παράδοσης ή μεταφόρτωσης, οποιαδήποτε ζημιά τεκμαίρεται, μέχρις απόδειξης του εναντίου, ότι είναι αποτέλεσμα συμβάντος που έλαβε χώραν κατά τη διάρκεια της αεροπορικής μεταφοράς."

#### ΑΡΘΡΟ V

Το Άρθρο 20 της Σύμβασης διαγράφεται και αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

"Άρθρο 20

Στην περίπτωση επιβατών και αποσκευών και στην περίπτωση ζημιάς συνεπεία καθυστέρησης στην μεταφορά φορτίου, ο μεταφορέας

δεν ευθύνεται αν αποδείξει ότι ο ίδιος, οι υπηρέτες και οι αντιπρόσωποί του έχουν πάρει όλα τα αναγκαία μέτρα για αποφυγή της ζημιάς ή ότι ήταν αδύνατο γι' αυτούς να πάρουν τέτοια μέτρα".

#### ΑΡΘΡΟ VI

Το Άρθρο 21 της Σύμβασης διαγράφεται και αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

#### "Άρθρο 21

1. Στη μεταφορά επιβατών και αποσκευών, αν ο μεταφορέας αποδείξει ότι η ζημιά προκλήθηκε από την αμέλεια ή τη συντρέχουσα αμέλεια του ζημιωθέντος προσώπου, το Δικαστήριο μπορεί, σύμφωνα με τις διατάξεις του δικαίου του, να απαλλάξει το μεταφορέα εν όλω ή εν μέρει από την ευθύνη του.

2. Στη μεταφορά φορτίου, αν ο μεταφορέας αποδείξει ότι η ζημιά προκλήθηκε από την αμέλεια ή τη συντρέχουσα αμέλεια ή άλλη παράνομη πράξη ή παράλειψη του απαιτούντος αποζημίωση προσώπου ή του προσώπου από το οποίο αυτός έλκει τα δικαιώματά του, ο μεταφορέας απαλλάσσεται εν όλω ή εν μέρει από την ευθύνη του έναντι του απαιτούντος, στην έκταση που η εν λόγω αμέλεια ή παράνομη πράξη ή παράλειψη προκάλεσε ή συνέβαλε στη ζημιά."

#### ΑΡΘΡΟ VII

Στο Άρθρο 22 της Σύμβασης -

- (α) στην παράγραφο 2(α) διαγράφονται οι λέξεις "και φορτίου"
- (β) μετά την παράγραφο 2(α) εντίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

"(β) Στη μεταφορά φορτίου, η ευθύνη του μεταφορέα περιορίζεται στο ποσό των 17 Ειδικών Τραβηκτικών Δικαιωμάτων κατά χιλιόγραμμο, εκτός αν ο αποστολέας έχει προβεί, κατά το χρόνο της παράδοσης του δέματος στον μεταφορέα, σε μια ειδική δήλωση αξίας για την παράδοση στον προορισμό και έχει καταβάλει, εφ' όσον η περίπτωση το απαιτεί, ένα συμπληρωματικό τέλος. Στην περίπτωση αυτή ο μεταφορέας ευθύνεται

να πληρώσει ένα ποσό που δεν υπερβαίνει το δηλωθέν ποσό, εκτός αν αποδείξει ότι το ποσό αυτό είναι μεγαλύτερο της πραγματικής για τον αποστολέα αξίας κατά την παράδοση στον προορισμό."

(γ) η παράγραφος 2(β) αναγραμματίζεται ως παράγραφος 2(γ):

(δ) μετά την παράγραφο 5 αντίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

"δ. Τα σε Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα εκφραζόμενα ποσά στο παρόν Άρθρο, θεωρούνται ότι αναφέρονται στο Ειδικό Τραβηκτικό Δικαίωμα όπως καθορίζεται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο. Μετατροπή των ποσών σε εθνικά νομίσματα θα γίνεται, σε περίπτωση δικαστικής διαδικασίας, σύμφωνα με την αξία των νομισμάτων αυτών έναντι του Ειδικού Τραβηκτικού Δικαιώματος κατά την ημερομηνία της δικαστικής απόφασης. Η σε σχέση με το Ειδικό Τραβηκτικό Δικαίωμα αξία του εθνικού νομίσματος ενός Υψηλού Συμβαλλόμενου Μέρους που είναι μέλος του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, θα υπολογίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο εκτίμησης που εφαρμόζει το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο για τις εργασίες και συναλλαγές του και που ισχύει κατά την ημερομηνία της δικαστικής απόφασης. Η σε σχέση με το Ειδικό Τραβηκτικό Δικαίωμα αξία του εθνικού νομίσματος ενός Υψηλού Συμβαλλόμενου Μέρους που δεν είναι μέλος του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, θα υπολογίζεται κατά τρόπο καθοριζόμενο από το Υψηλό αυτό Συμβαλλόμενο Μέρος.

Παρά ταύτα, τα Κράτη εκείνα που δεν είναι μέλη του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου και των οποίων το δίκαιο δεν επιτρέπει την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 2(β) του Άρθρου 22 μπορούν, κατά το χρόνο της επικύρωσης ή προσχώρησης ή οποτεδήποτε μετά ταύτα, να δηλώσουν ότι το όριο ευθύνης του μεταφορέα σε δικαστικές διαδικασίες στο έδαφος τους καθορίζεται στο ποσό των διακόσιων πενήντα νομισματικών μονάδων κατά χιλιόγραμμο. Η νομισματική αυτή μονάδα αντιστοιχεί με εξήντα πέντε



και ημισυ χιλιοστόγραμμα χρυσού τίτλου καθαρότητας εννιακοσίων χιλιοστών. Το ποσό αυτό μπορεί να μετατραπεί στο συγκεκριμένο εθνικό νόμισμα σε στρογγυλούς αριθμούς. Η μετατροπή του ποσού αυτού στο εθνικό νόμισμα θα γίνεται σύμφωνα με το δίκαιο του συγκεκριμένου Κράτους."

#### ΑΡΘΡΟ VIII

Το Άρθρο 24 της Σύμβασης διαγράφεται και αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

##### "Άρθρο 24

1. Στη μεταφορά επιβατών και αποσκευών, κάθε αγωγή αποζημίωσης, ανεξάρτητα από τη βάση της, μπορεί να κινηθεί μόνο κάτω από τις προϋποθέσεις και τα όρια που καθορίζονται στη Σύμβαση, χωρίς επηρεασμό του ζητήματος ως προς το ποια είναι τα πρόσωπα που νομιμοποιούνται να εγείρουν αγωγή και ποια είναι τα αντίστοιχα δικαιώματά τους.

2. Στη μεταφορά φορτίου, κάθε αγωγή αποζημίωσης, ανεξάρτητα από τη βάση της που μπορεί να είναι είτε η Σύμβαση αυτή, είτε η σύμβαση μεταφοράς, είτε αστικό αδίκημα, είτε άλλως πως, μπορεί να κινηθεί μόνο κάτω από τις προϋποθέσεις και τα όρια ευθύνης που καθορίζονται στη Σύμβαση αυτή χωρίς επηρεασμό του ζητήματος ως προς το ποια είναι τα πρόσωπα που νομιμοποιούνται να εγείρουν αγωγή και ποια είναι τα αντίστοιχα δικαιώματά τους. Τα όρια αυτά της ευθύνης αποτελούν τα ανώτατα όρια και δεν επιτρέπεται υπέρβασή τους οποιεσδήποτε κι αν είναι οι περιστάσεις που οδήγησαν στην ευθύνη."

#### ΑΡΘΡΟ ΙΧ

Το Άρθρο 25 της Σύμβασης διαγράφεται και αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

##### "Άρθρο 25

Στη μεταφορά επιβατών και αποσκευών, τα όρια ευθύνης που καθορίζονται στο Άρθρο 22 δεν τυγχάνουν εφαρμογής εφ' όσον αποδειχθεί ότι η ζημία προήλθε από πράξη ή παράλειψη του

μεταφορέα, των υπηρετών ή αντιπροσώπων του, η οποία έγινε με πρόθεση (with intent) ή βαρεία αμέλεια (recklessly) αυτών και με γνώση της πιθανής πρόκλησης ζημιάς και εφ' όσον, σε περίπτωση τέτοιας πράξης ή παράλειψης από υπηρέτη ή αντιπρόσωπο, αποδειχθεί επιπρόσθετα ότι αυτές ενεργήσαν μέσα στα πλαίσια της εκτέλεσης των καθηκόντων του."

#### ΑΡΘΡΟ X

Στο Άρθρο 25Α της Σύμβασης, η παράγραφος 3 διαγράφεται και αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

"3. Στη μεταφορά επιβατών και αποσκευών, οι διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος Άρθρου δεν τυγχάνουν εφαρμογής, αν αποδειχθεί ότι η ζημιά προήλθε από πράξη ή παράλειψη του υπηρέτη ή αντιπροσώπου η οποία έγινε με πρόθεση (with intent) ή βαρεία αμέλεια (recklessly) αυτών και με γνώση της πιθανής πρόκλησης ζημιάς."

#### ΑΡΘΡΟ XI

Μετά από το Άρθρο 30 της Σύμβασης εντίθεται το ακόλουθο Άρθρο:

"Άρθρο 30Α

Καμία διάταξη της Σύμβασης αυτής δεν επηρεάζει το ζήτημα κατά πόσο το πρόσωπο που υπέχει ευθύνη για αποζημίωση σύμφωνα με τις διατάξεις της έχει δικαίωμα αναγωγής εναντίον σποιουδήποτε άλλου προσώπου."

#### ΑΡΘΡΟ XII

Το Άρθρο 33 της Σύμβασης διαγράφεται και αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

"Άρθρο 33

Εκτός όπωσ προβλέπεται στην παράγραφο 3 του Άρθρου 5, καμία διάταξη της παρούσας Σύμβασης δεν εμποδίζει το μεταφορέα είτε να αρνηθεί να συνάψη οποιαδήποτε σύμβαση μεταφοράς, είτε να καταρτίσει κανονισμούς που δεν συγκρούονται με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης."

ΑΡΘΡΟ ΧΙΙΙ

Το Άρθρο 34 της Σύμβασης διαγράφεται και αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

"Άρθρο 34

Οι διατάξεις των Άρθρων 3 μέχρι 8 συμπεριλαμβανομένων, που αφορούν στα φορτωτικά έγγραφα, δεν τυγχάνουν εφαρμογής στην περίπτωση μεταφοράς που εκτελείται σε έκτακτες περιστάσεις πέρα από τα συνηθισμένα πλαίσια των εργασιών του αερομεταφορέα."

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ  
ΟΠΩΣ ΑΥΤΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ

ΑΡΘΡΟ ΧΙΥ

Η Σύμβαση της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και από το παρόν Πρωτόκολλο θέλει τυγχάνει εφαρμογής στη διεθνή μεταφορά όπως καθορίζεται στο Άρθρο 1 της Σύμβασης, νοουμένου ότι τα σημεία αναχώρησης και προορισμού που αναφέρονται σ' εκείνο το Άρθρο, βρίσκονται είτε στα εδάφη δυο μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου, είτε στο έδαφος ενός μόνου μέρους του Παρόντος Πρωτοκόλλου με συμφωνημένο σημείο στάθμευσης στο έδαφος άλλου Κράτους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ. ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΑΡΘΡΟ ΧΥ

Ως προς τις σχέσεις μεταξύ των μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου, η Σύμβαση της Βαρσοβίας, όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955, και το παρόν Πρωτόκολλο θα διαβάζονται και ερμηνεύονται μαζί ως ένα και μόνο έγγραφο και θα είναι γνωστά ως η Σύμβαση της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και από το Πρωτόκολλο του Μοντρεάλ Αρ. 4, 1975.

ΑΡΘΡΟ ΧΥΙ

Μέχρι την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος Πρωτοκόλλου σύμφωνα με τις διατάξεις του ΑΡΘΡΟΥ ΧΥΙΙΙ, αυτό θέλει παραμείνει ανοικτό για υπογραφή από κάθε Κράτος.

ΑΡΘΡΟ XVII

1. Το παρόν Πρωτόκολλο υπόκειται σε επικύρωση από τα υπογράφοντα αυτό Κράτη.
2. Επικύρωση του παρόντος Πρωτοκόλλου από οποιοδήποτε Κράτος που δεν είναι Μέρος της Σύμβασης της Βαρσοβίας ή από οποιοδήποτε Κράτος που δεν είναι Μέρος της Σύμβασης της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955, έχει ως αποτέλεσμα την προσχώρηση στη Σύμβαση της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και από το Πρωτόκολλο του Μοντρέαλ Αρ. 4, 1975.
3. Τα έγγραφα επικύρωσης κατατίθενται στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας.

ΑΡΘΡΟ XVIII

1. Ευθύς ως τριάντα υπογράφοντα Κράτη καταθέσουν τα έγγραφα επικύρωσης του παρόντος Πρωτοκόλλου, αυτό θέλει τεθεί σε ισχύ μεταξύ τους την ενενηκοστή ημέρα μετά από την κατάθεση του τριακοστού εγγράφου επικύρωσης. Για κάθε Κράτος που επικυρώνει μεταγενέστερα, το παρόν Πρωτόκολλο τίθεται σε ισχύ την ενενηκοστή ημέρα μετά από την κατάθεση του δικού του εγγράφου επικύρωσης.
2. Ευθύς ως τεθεί σε ισχύ, το παρόν Πρωτόκολλο θέλει καταχωρισθεί στα Ηνωμένα Έθνη από την Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας.

ΑΡΘΡΟ XIX

1. Μετά την έναρξη ισχύος του Παρόντος Πρωτοκόλλου, αυτό θα είναι ανοικτό για προσχώρηση από οποιοδήποτε μη υπογράψαν Κράτος.
2. Προσχώρηση στο παρόν Πρωτόκολλο από οποιοδήποτε Κράτος που δεν είναι Μέρος της Σύμβασης της Βαρσοβίας ή από οποιοδήποτε Κράτος που δεν είναι Μέρος της Σύμβασης της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955, έχει ως αποτέλεσμα την προσχώρηση στη Σύμβαση της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και από το Πρωτόκολλο του Μοντρέαλ Αρ. 4, 1975.
3. Η προσχώρηση ενεργείται με την κατάθεση ενός εγγράφου προσχώρησης στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας και λαμβάνει ισχύ την ενενηκοστή ημέρα από της κατάθεσής του.

ΑΡΘΡΟ XX

1. Κάθε Μέρος του παρόντος Πρωτοκόλλου μπορεί να καταγγείλει το Πρωτόκολλο με γνωστοποίηση απευθυνόμενη στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας.
2. Η καταγγελία λαμβάνει ισχύ έξι μήνες μετά από την ημερομηνία παραλαβής της γνωστοποίησης της καταγγελίας από την Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας.
3. Ως προς τις σχέσεις μεταξύ των Μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου, ή από οποιοδήποτε Μέρος καταγγελία της Σύμβασης της Βαρσοβίας σύμφωνα με το Άρθρο 39 αυτής, ή του Πρωτοκόλλου της Χάγης σύμφωνα με το Άρθρο XXIV αυτού, δεν θα ερμηνεύεται με κανένα τρόπο ως καταγγελία της Σύμβασης της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και από το Πρωτόκολλο του Μοντρεάλ Αρ. 4, 1975.

ΑΡΘΡΟ XXI

1. Μόνο οι ακόλουθες επιφυλάξεις απορούν να γίνουν στο παρόν Πρωτόκολλο:
  - (α) Κράτος, μπορεί οποτεδήποτε να δηλώσει με γνωστοποίηση απευθυνόμενη στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας ότι η Σύμβαση της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και από το Πρωτόκολλο του Μοντρεάλ Αρ. 4, 1975, δεν θα τυγχάνει εφαρμογής στη μεταφορά προσώπων, αποσκευών και φορτίου για τις στρατιωτικές του αρχές πάνω σε αεροσκάφος, εγγεγραμμένο στο Κράτος αυτό, του οποίου ολόκληρη η χωρητικότητα έχει κρατηθεί από ή για λογαριασμό τέτοιων αρχών.
  - (β) Κάθε Κράτος μπορεί να δηλώσει, κατά το χρόνο επικύρωσης ή προσχώρησης στο Πρωτόκολλο του Μοντρεάλ Αρ. 3, 1975, η οποτεδήποτε μετά ταύτα, ότι δεν δεσμεύεται από τις διατάξεις της Σύμβασης της Βαρσοβίας, όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και από το Πρωτόκολλο του Μοντρεάλ Αρ. 4, 1975, στην έκταση που αυτές αφορούν στη μεταφορά επιβατών και αποσκευών. Η δήλωση αυτή λαμβάνει ισχύ εννενήντα ημέρες μετά από την ημερομηνία παραλαβής της δήλωσης από την Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας.

2. Κάθε Κράτος που έχει προβεί σε επιβίβαση σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο, μπορεί οποτεδήποτε να ανακάλεση την επιβίβαση αυτή με γνωστοποίηση στην Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας.

#### ΑΡΘΡΟ XXII

Η Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας πληροφορεί έγκαιρα όλα τα Κράτη Μέρη της Σύμβασης της Βαρσοβίας ή της Σύμβασης εκείνης όπως τροποποιήθηκε, όλα τα υπογράφαντά ή προσχώρησαντα στον παρόν Πρωτόκολλο Κράτη, καθώς και το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας για την ημερομηνία εκάστης υπογραφής, την ημερομηνία κατάθεσης κάθε εγγράφου επικύρωσης ή προσχώρησης, την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος Πρωτοκόλλου και άλλες σχετικές πληροφορίες.

#### ΑΡΘΡΟ XXIII

Ως προς τις σχέσεις μεταξύ των Μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου τα οποία είναι επίσης Μέρη της Σύμβασης, Συμπληρωματικής της Σύμβασης της Βαρσοβίας, για την Ενοποίηση ορισμένων Κανόνων που αφορούν στη Διεθνή Αεροπορική Μεταφορά από Πρόσωπο Άλλο εκτός του Συμβατικού Μεταφορέα, που υπογράφηκε στη Γουαδαλαχάρα στις 18 Σεπτεμβρίου 1961 (στο εξής αναφερόμενης ως η "Σύμβαση της Γουαδαλαχάρας"), οποιαδήποτε αναφορά στη "Σύμβαση της Βαρσοβίας" που περιέχεται στη Σύμβαση της Γουαδαλαχάρας, περιλαμβάνει και αναφορά στη Σύμβαση της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955 και από το Πρωτόκολλο του Μοντρεάλ Αρ. 4, 1975, στις περιπτώσεις όπου η μεταφορά δυνάμει της συμφωνίας που αναφέρεται στο Άρθρο I, παράγραφος (β) της Σύμβασης της Γουαδαλαχάρας διέπεται από το παρόν Πρωτόκολλο.

#### ΑΡΘΡΟ XXIV

Αν δύο ή περισσότερα Κράτη είναι Μέρη τόσο του παρόντος Πρωτοκόλλου όσο και του Πρωτοκόλλου της Πόλης της Γουατεμάλας του 1971, ή του Πρόσθετου Πρωτοκόλλου του Μοντρεάλ Αρ. 3, 1975, οι ακόλουθοι κανόνες τυγχάνουν εφαρμογής στις μεταξύ τους σχέσεις:

- (α) οι διατάξεις που προκύπτουν από τα συστήματα που καθιερώνονται από το παρόν Πρωτόκολλο αναφορικά με φορτίο και ταχυδρομικά δέματα κατισχύουν των διατάξεων που προκύπτουν από το σύστημα που καθιερώνεται από το Πρωτόκολλο της Πόλης της Γουατεμάλας του 1971, ή από το Πρόσθετο Πρωτόκολλο του Μοντρεάλ Αρ. 3, 1975,

- (β) οι διατάξεις που προκύπτουν από το σύστημα που καθιερώνεται από το Πρωτόκολλο της Πόλης της Γουατεμάλας του 1971, ή από το Πρόσθετο Πρωτόκολλο του Μοντρεάλ Αρ. 3, 1975, αναφορικά με επιβάτες και αποσκευές, κατισχύουν των διατάξεων που προκύπτουν από το σύστημα που καθιερώνεται από το παρόν Πρωτόκολλο.

#### ΑΡΘΡΟ ΧΙΥ

Το παρόν Πρωτόκολλο θέλει παραμείνει ανοικτό για υπογραφή μέχρι της 1<sup>ης</sup> Ιανουαρίου 1976 στην Έδρα του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας και στη συνέχεια μέχρι να τεθεί σε ισχύ σύμφωνα με το Άρθρο ΧVΙΙΙ, στο Υπουργείο Εξωτερικών της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας. Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας πληροφορεί έγκαιρα την Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Πολωνίας για κάθε υπογραφή και την ημερομηνία αυτής κατά τη διάρκεια του χρόνου που το Πρωτόκολλο είναι ανοικτό για υπογραφή στη Έδρα του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας.

ΣΕ ΜΑΡΤΥΡΙΑ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ, οι υπογεγραμμένοι Πληρεξούσιοι, δεόντως εξουσιοδοτημένοι, έχουν υπογράψει το παρόν Πρωτόκολλο.

ΕΓΙΝΕ στο Μοντρεάλ την εικοστή πέμπτη Σεπτεμβρίου του χίλια Εννιακόσια Εβδομήντα Πέντε σε τέσσερα αυθεντικά κείμενα στην Αγγλική, Γαλλική, Ρωσική και Ισπανική γλώσσα. Σε περίπτωση οποιασδήποτε αντίφασης, το κείμενο στη Γαλλική γλώσσα, στην οποία συντάχθηκε η Σύμβαση της Βαρσοβίας της 12<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 1929, θα υπερισχύει.