

CANADA

TREATY SERIES, 1947

No. 15

CONVENTION

FOR THE

UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING
TO INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR

Signed at Warsaw, October 12, 1929

AND

ADDITIONAL PROTOCOL

RECUEIL DES TRAITÉS 1947

N° 15

CONVENTION

POUR

L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES
RELATIVES AU TRANSPORT AÉRIEN
INTERNATIONAL

Signée à Varsovie le 12 octobre 1929

ET

PROTOCOLE ADDITIONNEL



OTTAWA

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., B.A., L.Ph.,
KING'S PRINTER AND CONTROLLER OF STATIONERY

1947

93840-1

43 208 114
b 1633156

43 279 551
b 3039286

CANADA

TRATY SERIES, 1947
No. 15

CONVENTION
FOR THE
UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING
TO INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR

Signed at Warsaw, October 12, 1929

SUMMARY

AND
ADDITIONAL PROTOCOL

Text of the Convention.....

 Preamble.....

 Chapter I—Scope—Definitions (Art. 1-2).....

 Chapter II—Documents of Carriage.....

 Section 1—Passenger Ticket (Art. 3).....

 Section 2—Luggage Ticket (Art. 4).....

 Section 3—Air Consignment Note (Art. 5-16).....

 Chapter III—Liability of the Carrier (Art. 17-30).....

 Chapter IV—Provisions Relating to Combined Carriage (Art. 31).....

 Chapter V—General and Final Provisions (Art. 32-41).....

Additional Protocol (with Reference to Art. 2).....

Signée à Varsovie le 12 octobre 1929

ET

PROTOCOLE ADDITIONNEL



OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., B.A., LL.B.
RINGS PRINTER AND CONTROLLER OF STATIONERY
1947

SOMMAIRE

	PAGE
Texte de la Convention.....	5
Préambule.....	5
Chapitre I—Objet—Définitions (Art. 1-12).....	5
Chapitre II—Titre de Transport.....	7
Section 1—Billet de passage (Art. 3).....	7
Section 2—Bulletin de bagages (Art. 4).....	7
Section 3—Lettre de transport aérien (Art. 5-16).....	9
Chapitre III—Responsabilité du Transporteur (Art. 17-30).....	15
Chapitre IV—Dispositions Relatives aux Transports Combinés (Art. 31).....	19
Chapitre V—Dispositions Générales et Finales (Art. 32-41).....	21
Protocole Additionnel (Ad Article 2).....	25

CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR*

Signed at Warsaw, October 12, 1929

The President of the German Reich, the Federal President of the Republic of Austria, His Majesty the King of the Belgians, the President of the United States of Brazil, His Majesty the King of the Bulgarians, the President of the National Government of the Republic of China, His Majesty the King of Denmark and Iceland, His Majesty the King of Egypt, His Majesty the King of Spain, the Chief of State of the Republic of Estonia, the President of the Republic of Finland, the President of the French Republic, His Majesty the King of Great Britain, Ireland and the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India, the President of the Hellenic Republic, His Most Serene Highness the Regent of the Kingdom of Hungary, His Majesty the King of Italy, His Majesty the Emperor of Japan, the President of the Republic of Latvia, Her Royal Highness the Grand Duchess of Luxembourg, the President of the United States of Mexico, His Majesty the King of Norway, Her Majesty the Queen of the Netherlands, the President of the Republic of Poland, His Majesty the King of Roumania, His Majesty the King of Sweden, the Swiss Federal Council, the President of the Czechoslovak Republic, the Central Executive Committee of the Union of the Soviet Socialist Republics, the President of the United States of Venezuela, His Majesty the King of Yugoslavia;

Having recognized the advantage of regulating in a uniform manner the conditions of international carriage by air in respect of the documents to be used for such carriage and of the liability of the carrier, have nominated to this end their respective Plenipotentiaries, who, being thereto duly authorized, have concluded and signed the following Convention:—

CHAPTER I

SCOPE—DEFINITIONS

ARTICLE 1

(1) This Convention applies to all international carriage of persons, luggage or goods performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking.

(2) For the purposes of this Convention the expression "international carriage" means any carriage in which, according to the contract made by the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two High Contracting Parties, or within the territory of a single High Contracting Party, if there is an agreed stopping place within a territory subject to the sovereignty, suzerainty, mandate or authority of another Power, even though that Power is not a party to this Convention. A carriage without such an agreed stopping place between territories subject to the sovereignty, suzerainty, mandate or authority of the same High Contracting Party is not deemed to be international for the purposes of this Convention.

(3) A carriage to be performed by several successive air carriers is deemed, for the purposes of this Convention, to be one undivided carriage, if it has been regarded by the parties as a single operation, whether it had been agreed upon

* On June 10, 1947, Canada notified the Polish Government of its accession to the Convention, in accordance with Article 38.

CONVENTION POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES RELATIVES AU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL*

Signée à Varsovie le 12 octobre 1929

Le Président du Reich allemand, le Président fédéral de la République d'Autriche, Sa Majesté le Roi des Belges, le Président des Etats-Unis du Brésil, Sa Majesté le Roi des Bulgares, le Président du Gouvernement nationaliste de la République de Chine, Sa Majesté le Roi de Danemark et d'Islande, Sa Majesté le Roi d'Egypte, Sa Majesté le Roi d'Espagne, le Chef d'Etat de la République d'Estonie, le Président de la République de Finlande, le Président de la République française, Sa Majesté le Roi de Grande-Bretagne, d'Irlande et des Territoires britanniques au delà des Mers, Empereur des Indes, le Président de la République hellénique, Son Altesse sérénissime le Régent du Royaume de Hongrie, Sa Majesté le Roi d'Italie, Sa Majesté l'Empereur du Japon, le Président de la République de Lettonie, Son Altesse royale la Grande-Duchesse de Luxembourg, le Président des Etats-Unis du Mexique, Sa Majesté le Roi de Norvège, Sa Majesté la Reine des Pays-Bas, le Président de la République de Pologne, Sa Majesté le Roi de Roumanie, Sa Majesté le Roi de Suède, le Conseil fédéral suisse, le Président de la République tchécoslovaque, le Comité central exécutif de l'Union des Républiques soviétistes socialistes, le Président des Etats-Unis du Venezuela, Sa Majesté le Roi de Yougoslavie;

Ayant reconnu l'utilité de régler d'une manière uniforme les conditions du transport aérien international en ce qui concerne les documents utilisés pour ce transport et la responsabilité du transporteur;

A cet effet ont nommé leurs Plénipotentiaires respectifs, lesquels, dûment autorisés, ont conclu et signé la Convention suivante:

CHAPITRE I

OBJET—DÉFINITIONS

ARTICLE 1ER

(1) La présente Convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transports aériens.

(2) Est qualifié "transport international", au sens de la présente Convention, tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties Contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie Contractante, si une escale est prévue dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une autre Puissance même non Contractante. Le transport sans une telle escale entre les territoires soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité de la même Haute Partie Contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente Convention.

(3) Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs est censé constituer pour l'application de cette Convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats et il ne perd

* Le 10 juin 1947, le Canada a notifié le Gouvernement polonais qu'il adhère à la Convention, en conformité avec l'Article 38.

under the form of a single contract or of a series of contracts, and it does not lose its international character merely because one contract or a series of contracts is to be performed entirely within a territory subject to the sovereignty, suzerainty, mandate or authority of the same High Contracting Party.

ARTICLE 2

(1) This Convention applies to carriage performed by the State or by legally constituted public bodies provided it falls within the conditions laid down in Article 1.

(2) This Convention does not apply to carriage performed under the terms of any international postal Convention.

CHAPTER II

Documents of Carriage

SECTION 1.—PASSENGER TICKET

ARTICLE 3

(1) For the carriage of passengers the carrier must deliver a passenger ticket which shall contain the following particulars:—

- (a) the place and date of issue;
- (b) the place of departure and of destination;
- (c) the agreed stopping places, provided that the carrier may reserve the right to alter the stopping places in case of necessity, and that if he exercises that right, the alteration shall not have the effect of depriving the carriage of its international character;
- (d) the name and address of the carrier or carriers;
- (e) a statement that the carriage is subject to the rules relating to liability established by this Convention.

(2) The absence, irregularity or loss of the passenger ticket does not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall none the less be subject to the rules of this Convention. Nevertheless, if the carrier accepts a passenger without a passenger ticket having been delivered he shall not be entitled to avail himself of those provisions of this Convention which exclude or limit his liability.

SECTION 2.—LUGGAGE TICKET

ARTICLE 4

(1) For the carriage of luggage, other than small personal objects of which the passenger takes charge himself, the carrier must deliver a luggage ticket.

(2) The luggage ticket shall be made out in duplicate, one part for the passenger and the other part for the carrier.

(3) The luggage ticket shall contain the following particulars:—

- (a) the place and date of issue;
- (b) the place of departure and of destination;
- (c) the name and address of the carrier or carriers;
- (d) the number of the passenger ticket;
- (e) a statement that delivery of the luggage will be made to the bearer of the luggage ticket;
- (f) the number and weight of the packages;

pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une même Haute Partie Contractante.

ARTICLE 2

(1) La Convention s'applique aux transports effectués par l'Etat ou les autres personnes juridiques de droit public, dans les conditions prévues à l'article 1er.

(2) Sont exceptés de l'application de la présente Convention les transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales.

CHAPITRE II

Titre de transport

SECTION 1.—BILLET DE PASSAGE

ARTICLE 3

(1) Dans le transport de voyageurs, le transporteur est tenu de délivrer un billet de passage qui doit contenir les mentions suivantes:

- a) le lieu et la date de l'émission;
- b) les points de départ et de destination;
- c) Les arrêts prévus, sous réserve de la faculté pour le transporteur de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transporteur son caractère international;
- d) le nom et l'adresse du ou des transporteurs;
- e) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

(2) L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois si le transporteur accepte le voyageur sans qu'il ait été délivré un billet de passage, il n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

SECTION 2.—BULLETIN DE BAGAGES

ARTICLE 4

(1) Dans le transport de bagages, autres que les menus objets personnels dont le voyageur conserve la garde, le transporteur est tenu de délivrer un bulletin de bagages.

(2) Le bulletin de bagages est établi en deux exemplaires, l'un pour le voyageur, l'autre pour le transporteur.

(3) Il doit contenir les mentions suivantes:

- a) le lieu et la date de l'émission;
- b) les points de départ et de destination;
- c) le nom et l'adresse du ou des transporteurs;
- d) le numéro du billet de passage;
- e) l'indication que la livraison des bagages est faite au porteur du bulletin;
- f) le nombre et le poids des colis;

- (g) the amount of the value declared in accordance with Article 22 (2);
 (h) a statement that the carriage is subject to the rules relating to liability established by this Convention.

(4) The absence, irregularity or loss of the luggage ticket does not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall none the less be subject to the rules of this Convention. Nevertheless, if the carrier accepts luggage without a luggage ticket having been delivered, or if the luggage ticket does not contain the particulars set out at d), f) and h) above, the carrier shall not be entitled to avail himself of those provisions of the Convention which exclude or limit his liability.

SECTION 3.—AIR CONSIGNMENT NOTE

ARTICLE 5

(1) Every carrier of goods has the right to require the consignor to make out and hand over to him a document called an "air consignment note"; every consignor has the right to require the carrier to accept this document.

(2) The absence, irregularity or loss of this document does not affect the existence or the validity of the contract of carriage which shall, subject to the provisions of Article 9, be none the less governed by the rules of this Convention.

ARTICLE 6

(1) The air consignment note shall be made out by the consignor in three original parts and be handed over with the goods.

(2) The first part shall be marked "for the carrier", and 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 and shall accompany the goods. The third part shall be signed by the carrier and handed by him to the consignor after the goods have been accepted.

(3) The carrier shall sign on acceptance of the goods.

(4) The signature of the carrier may be stamped; that of the consignor may be printed or stamped.

(5) If, at the request of the consignor, the carrier makes out the air consignment note, he shall be deemed, subject to proof to the contrary, to have done so on behalf of the consignor.

ARTICLE 7

The carrier of goods has the right to require the consignor to make out separate consignment notes when there is more than one package.

ARTICLE 8

The air consignment note shall contain the following particulars:—

- (a) the place and date of its execution;
- (b) the place of departure and of destination;
- (c) the agreed stopping places, provided that the carrier may reserve the right to alter the stopping places in case of necessity, and that if he exercises that right the alteration shall not have the effect of depriving the carriage of its international character;
- (d) the name and address of the consignor;

- g) le montant de la valeur déclarée conformément à l'article 22, alinéa 2;
 h) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.
- (4) L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois si le transporteur accepte les bagages sans qu'il ait été délivré un bulletin ou si le bulletin ne contient pas les mentions indiquées sous les lettres d), f), h), le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

SECTION 3.—LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN

ARTICLE 5

(1) Tout transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement et la remise d'un titre appelé "lettre de transport aérien"; tout expéditeur a le droit de demander au transporteur l'acceptation de ce document.

(2) Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de ce titre n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention, sous réserve des dispositions de l'article 9.

ARTICLE 6

(1) La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux et remise avec la marchandise.

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

(3) La signature du transporteur doit être apposée dès l'acceptation de la marchandise.

(4) La signature du transporteur peut être remplacée par un timbre; celle de l'expéditeur peut être imprimée ou remplacée par un timbre.

(5) Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, il est considéré, jusqu'à preuve contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

ARTICLE 7

Le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien différentes lorsqu'il y a plusieurs colis.

ARTICLE 8

La lettre de transport aérien doit contenir les mentions suivantes:

- a) le lieu où le document a été créé et la date à laquelle il a été établi;
- b) les points de départ et de destination;
- c) les arrêts prévus, sous réserve de la faculté, pour le transporteur, de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international;
- d) le nom et l'adresse de l'expéditeur;

- (e) the name and address of the first carrier;
- (f) the name and address of the consignee, if the case so requires;
- (g) the nature of the goods;
- (h) the number of the packages, the method of packing and the particular marks or numbers upon them;
- (i) the weight, the quantity and the volume or dimensions of the goods;
- (j) the apparent condition of the goods and of the packing;
- (k) the freight, if it has been agreed upon, the date and place of payment, and the person who is to pay it;
- (l) if the goods are sent for payment on delivery, the price of the goods, and, if the case so requires, the amount of the expenses incurred;
- (m) the amount of the value declared in accordance with Article 22 (2);
- (n) the number of parts of the air consignment note;
- (o) the documents handed to the carrier to accompany the air consignment note;
- (p) the time fixed for the completion of the carriage and a brief note of the route to be followed, if these matters have been agreed upon;
- (q) a statement that the carriage is subject to the rules relating to liability established by this Convention.

ARTICLE 9

If the carrier accepts goods without an air consignment note having been made out, or if the air consignment note does not contain all the particulars set out in Article 8 (a) to (i) inclusive and (q), the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Convention which exclude or limit his liability.

ARTICLE 10

(1) The consignor is responsible for the correctness of the particulars and statements relating to the goods which he inserts in the air consignment note.

(2) The consignor will be liable for all damage suffered by the carrier or any other person by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the said particulars and statements.

ARTICLE 11

(1) The air consignment note is *prima facie* evidence of the conclusion of the contract, of the receipt of the goods and of the conditions of carriage.

(2) The statements in the air consignment note relating to the weight, dimensions and packing of the goods, 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 goods do not constitute evidence against the carrier except so far as they both have been, and are stated in the air consignment note to have been, checked by him in the presence of the consignor, or relate to the apparent condition of the goods.

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 goods by withdrawing them at the aerodrome of departure or destination, or by stopping them in the course of the journey on any landing, or by calling for them to be delivered at the place of destination or in the course of the journey to a person other than the consignee named in the air consignment note, or by requiring them to be

- e) le nom et l'adresse du premier transporteur;
- f) le nom et l'adresse du destinataire, s'il y a lieu;
- g) la nature de la marchandise;
- h) le nombre, le mode d'emballage, les marques particulières ou les numéros des colis;
- i) le poids, la quantité, le volume ou les dimensions de la marchandise;
- j) l'état apparent de la marchandise et de l'emballage;
- k) le prix du transport s'il est stipulé, la date et le lieu de paiement et la personne qui doit payer;
- l) si l'envoi est fait contre remboursement, le prix des marchandises et, éventuellement, le montant des frais;
- m) le montant de la valeur déclarée conformément à l'article 22, alinéa 2;
- n) le nombre d'exemplaires de la lettre de transport aérien;
- o) les documents transmis au transporteur pour accompagner la lettre de transport aérien;
- p) le délai de transport et l'indication sommaire de la voie à suivre (via) s'ils ont été stipulés;
- q) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

ARTICLE 9

Si le transporteur accepte des marchandises sans qu'il ait été établi une lettre de transport aérien, ou si celle-ci ne contient pas toute les mentions indiquées par l'article 8 [a) à i) inclusivement et q)], le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

ARTICLE 10

(1) L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise qu'il inscrit dans la lettre de transport aérien.

(2) Il supportera la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou toute autre personne à raison de ses indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

ARTICLE 11

(1) La lettre de transport aérien fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport.

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

ARTICLE 12

(1) L'expéditeur a le droit, sous la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aérodrome de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de transport aérien, soit en demandant son retour à l'aérodrome de départ,

returned to the aerodrome 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 goods without requiring the production of the part of the air consignment note 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 consignment note.

(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 consignment note or the goods, or if he cannot be communicated with, the consignor resumes his right of disposition.

ARTICLE 13

(1) Except in the circumstances set out in the preceding article, the consignee is entitled, on arrival of the goods at the place of destination, to require the carrier to hand over to him the air consignment note and to deliver the goods to him, on payment of the charges due and on complying with the conditions of carriage set out in the air consignment note.

(2) Unless it is otherwise agreed, it is the duty of the carrier to give notice to the consignee as soon as the goods arrive.

(3) If the carrier admits the loss of the goods, or if the goods have not arrived at the expiration of seven days after the date on which they ought to have arrived, the consignee is entitled to put into force 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.

ARTICLE 15

(1) Articles 12, 13 and 14 do not affect either the relations of the consignor or 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 consignment note.

ARTICLE 16

(1) The consignor must furnish such information and attach to the air consignment note such documents as are necessary to meet the formalities of customs, octroi or police before the goods 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 or his agents.

(2) The carrier is under no obligation to enquire into the correctness or sufficiency of such information or documents.

pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.

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

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

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

ARTICLE 13

(1) Sauf dans les cas indiqués à l'article précédent, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui remettre la lettre de transport aérien et de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport indiquées dans la lettre de transport aérien.

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

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

ARTICLE 14

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

ARTICLE 15

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

(2) Toute clause dérogeant aux stipulations des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien.

ARTICLE 16

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

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

CHAPTER III

LIABILITY OF THE CARRIER

ARTICLE 17

The carrier is liable for damage sustained in the event of the death or wounding of a passenger or any other bodily injury suffered by a passenger, if the accident which caused the damage so sustained took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.

ARTICLE 18

(1) The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of, or of damage to, any registered luggage or any goods, 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 luggage or goods are in charge of the carrier, whether in an aerodrome or on board an aircraft, or, in the case of a landing outside an aerodrome, in any place whatsoever.

(3) The period of the carriage by air does not extend to any carriage by land, by sea or by river performed outside an aerodrome. If, however, such a 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 19

The carrier is liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers, luggage or goods.

ARTICLE 20

(1) The carrier is not liable if he proves that he and his agents have taken all necessary measures to avoid the damage or that it was impossible for him or them to take such measures.

(2) In the carriage of goods and luggage the carrier is not liable if he proves that the damage was occasioned by negligent pilotage or negligence in the handling of the aircraft or in navigation and that, in all other respects, he and his agents have taken all necessary measures to avoid the damage.

ARTICLE 21

If the carrier proves that the damage was caused by or contributed to by the negligence of the injured person the Court may, in accordance with the provisions of its own law, exonerate the carrier wholly or partly from his liability.

ARTICLE 22

(1) In the carriage of passengers the liability of the carrier for each passenger is limited to the sum of 125,000 francs. Where, in accordance with the law of the Court seized of the case, damages may be awarded in the form of periodical payments, the equivalent capital value of the said payments shall not exceed 125,000 francs. Nevertheless, by special contract, the carrier and the passenger may agree to a higher limit of liability.

CHAPITRE III

RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

ARTICLE 17

Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement.

ARTICLE 18

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

(2) Le transport aérien, au sens de l'alinéa précédent, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aéroport ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport.

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

ARTICLE 19

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises.

ARTICLE 20

(1) Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

(2) Dans les transports de marchandises et de bagages, le transporteur n'est pas responsable, s'il prouve que le dommage provient d'une faute de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation, et que, à tous autres égards, lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage.

ARTICLE 21

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

ARTICLE 22

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

(2) In the carriage of registered luggage and of goods, the liability of the carrier is limited to a sum of 250 francs per kilogram, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of the value at delivery 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 actual value to the consignor at delivery.

(3) As regards objects of which the passenger takes charge himself the liability of the carrier is limited to 5,000 francs per passenger.

(4) The sums mentioned above shall be deemed to refer to the French franc consisting of 65½ milligrams gold of millesimal fineness 900. These sums may be converted into any national currency in round figures.

ARTICLE 23

Any provision tending to relieve the carrier of liability or to fix a lower limit than that which is laid down in this Convention shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract which shall remain subject to the provisions of this Convention.

ARTICLE 24

(1) In the cases covered by Articles 18 and 19 any action for damages, however founded, can only be brought subject to the conditions and limits set out in this Convention.

(2) In the cases covered by Article 17 the provisions of the preceding paragraph also apply, without prejudice to the questions as to who are persons who have the right to bring suit and what are their respective rights.

ARTICLE 25

(1) The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Convention which exclude or limit his liability, if the damage is caused by his wilful misconduct or by such default on his part as, in accordance with the law of the Court seized of the case, is considered to be equivalent to wilful misconduct.

(2) Similarly the carrier shall not be entitled to avail himself of the said provisions, if the damage is caused as aforesaid by any agent of the carrier acting within the scope of his employment.

ARTICLE 26

(1) Receipt by the person entitled to delivery of luggage or goods without complaint is *prima facie* evidence that the same have been delivered in good condition and in accordance with the document of carriage.

(2) In the case of damage, the person entitled to delivery must complain to the carrier forthwith after the discovery of the damage, and, at the latest, within three days from the date of receipt in the case of luggage and seven days from the date of receipt in the case of goods. In the case of delay the complaint must be made at the latest within fourteen days from the date on which the luggage or goods have been placed at his disposal.

(3) Every complaint must be made in writing upon the document of carriage or by separate notice in writing despatched within the times aforesaid.

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

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

(4) Les sommes indiquées ci-dessus sont considérées comme se rapportant au franc français constitué par soixante-cinq et demi milligrammes d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Elles pourront être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds.

ARTICLE 23

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

ARTICLE 24

(1) Dans les cas prévus aux articles 18 et 19 toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

(2) Dans les cas prévus à l'article 17, s'appliquent également les dispositions de l'alinéa précédent, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs.

ARTICLE 25

(1) Le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui, d'après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol.

(2) Ce droit lui sera également refusé si le dommage a été causé dans les mêmes conditions par un de ses préposés agissant dans l'exercice de ses fonctions.

ARTICLE 26

(1) La réception des bagages et marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées en bon état et conformément au titre de transport.

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

(3) Toute protestation doit être faite par réserve inscrite sur le titre de transport ou par un autre écrit expédié dans le délai prévu pour cette protestation.

(4) Failing complaint within the times aforesaid, no action shall lie against the carrier, save in the case of fraud on his part.

ARTICLE 27

In the case of the death of the person liable, an action for damages lies in accordance with the terms of this Convention against those legally representing his estate.

ARTICLE 28

(1) An action for damages must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the High Contracting Parties, either before the Court having jurisdiction where the carrier is ordinarily resident, or has his principal place of business, or has an establishment by which the contract has been made or before the Court having jurisdiction at the place of destination.

(2) Questions of procedure shall be governed by the law of the Court seized of the case.

ARTICLE 29

(1) The right to damages shall be extinguished if an action is not brought within two years, reckoned from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the carriage stopped.

(2) The method of calculating the period of limitation shall be determined by the law of the Court seized of the case.

ARTICLE 30

(1) In the case of carriage to be performed by various successive carriers and falling within the definition set out in the third paragraph of Article 1, each carrier who accepts passengers, luggage or goods is subjected to the rules set out in this Convention, and is deemed to be one of the contracting parties to the contract of carriage in so far as the contract deals with that part of the carriage which is performed under his supervision.

(2) In the case of carriage of this nature, the passenger or his representative can take action only against the carrier who performed the carriage during which the accident or the delay occurred, save in the case where, by express agreement, the first carrier has assumed liability for the whole journey.

(3) As regards luggage or goods, the passenger or consignor will have a right of action against the first carrier, and the passenger or consignee who is entitled to delivery will have a right of action against the last carrier, and further, each may take action against the carrier who performed the carriage during which the destruction, loss, damage or delay took place. These carriers will be jointly and severally liable to the passenger or to the consignor or consignee.

CHAPTER IV

PROVISIONS RELATING TO COMBINED CARRIAGE

ARTICLE 31

(1) In the case of combined carriage performed partly by air and partly by any other mode of carriage, the provisions of this Convention apply only to the carriage by air, provided that the carriage by air falls within the terms of Article 1.

(4) A défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

ARTICLE 27

En cas de décès du débiteur, l'action en responsabilité, dans les limites prévues par la présente Convention, s'exerce contre ses ayants droit.

ARTICLE 28

(1) L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'une des Hautes Parties Contractantes, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

(2) La procédure sera réglée par la loi du tribunal saisi.

ARTICLE 29

(1) L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.

(2) Le mode du calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi.

ARTICLE 30

(1) Dans les cas de transport régis par la définition du troisième alinéa de l'article 1er, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par cette Convention, et est censé être une des parties contractantes du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.

(2) Au cas d'un tel transport, le voyageur ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage.

(3) S'il s'agit de bagages ou de marchandises, l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur et le destinataire qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS COMBINÉS

ARTICLE 31

(1) Dans le cas de transports combinés effectués en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les stipulations de la présente Convention ne s'appliquent qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article 1er.

(2) Nothing in this Convention shall prevent the parties in the case of combined carriage from inserting in the document of air carriage conditions relating to other modes of carriage, provided that the provisions of this Convention are observed as regards the carriage by air.

CHAPTER V

GENERAL AND FINAL PROVISIONS

ARTICLE 32

Any clause contained in the contract and all special agreements entered into before the damage occurred by which the parties purport to infringe the rules laid down by this Convention, whether by deciding the law to be applied, or by altering the rules as to jurisdiction, shall be null and void. Nevertheless for the carriage of goods arbitration clauses are allowed, subject to this Convention, if the arbitration is to take place within one of the jurisdictions referred to in the first paragraph of Article 28.

ARTICLE 33

Nothing contained 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 34

This Convention does not apply to international carriage by air performed by way of experimental trial by air navigation undertakings with the view to the establishment of a regular line of air navigation, nor does it apply to carriage performed in extraordinary circumstances outside the normal scope of an air carrier's business.

ARTICLE 35

The expression "days" when used in this Convention means current days not working days.

ARTICLE 36

The Convention is drawn up in French in a single copy which shall remain deposited in the archives of the Ministry for Foreign Affairs of Poland and of which one duly certified copy shall be sent by the Polish Government to the Government of each of the High Contracting Parties.

ARTICLE 37

(1) This Convention shall be ratified. The instruments of ratification shall be deposited in the archives of the Ministry for Foreign Affairs of Poland, which will notify the deposit to the Government of each of the High Contracting Parties.

(2) As soon as this Convention shall have been ratified by five of the High Contracting Parties it shall come into force as between them on the ninetieth day after the deposit of the fifth ratification. Thereafter it shall come into force between the High Contracting Parties who shall have ratified and the High Contracting Party who deposits his instrument of ratification on the ninetieth day after the deposit.

(2) Rien dans la présente Convention n'empêche les parties, dans le cas de transports combinés, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente Convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.

CHAPITRE V

DISPOSITIONS GÉNÉRALES ET FINALES

ARTICLE 32

Sont nulles toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente Convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence. Toutefois, dans le transport des marchandises, les clauses d'arbitrage sont admises, dans les limites de la présente Convention, lorsque l'arbitrage doit s'effectuer dans les lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 28, alinéa 1.

ARTICLE 33

Rien dans la présente Convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport ou de formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente Convention.

ARTICLE 34

La présente Convention n'est applicable ni aux transports aériens internationaux exécutés à titre de premiers essais par des entreprises de navigation aérienne en vue de l'établissement de lignes régulières de navigation aérienne, ni aux transports effectués dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne.

ARTICLE 35

Lorsque dans la présente Convention il est question de jours, il s'agit de jours courants et non de jours ouvrables.

ARTICLE 36

La présente Convention est rédigée en français en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du Ministère des Affaires Etrangères de Pologne, et dont une copie certifiée conforme sera transmise par les soins du Gouvernement polonais au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

ARTICLE 37

(1) La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés aux archives du Ministère des Affaires Etrangères de Pologne, qui en notifiera le dépôt au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

(2) Dès que la présente Convention aura été ratifiée par cinq des Hautes Parties Contractantes, elle entrera en vigueur entre elles le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de la cinquième ratification. Ultérieurement elle entrera en vigueur entre les Hautes Parties Contractantes qui l'auront ratifiée et la Haute Partie Contractante qui déposera son instrument de ratification le quatre-vingt-dixième jour après son dépôt.

(3) It shall be the duty of the Government of the Republic of Poland to notify to the Government of each of the High Contracting Parties the date on which this Convention comes into force as well as the date of the deposit of each ratification.

ARTICLE 38

(1) This Convention shall, after it has come into force, remain open for accession by any State.

(2) The accession shall be effected by a notification addressed to the Government of the Republic of Poland, which will inform the Government of each of the High Contracting Parties thereof.

(3) The accession shall take effect as from the ninetieth day after the notification made to the Government of the Republic of Poland.

ARTICLE 39

(1) Any one of the High Contracting Parties may denounce this Convention by a notification addressed to the Government of the Republic of Poland, which will at once inform the Government of each of the High Contracting Parties.

(2) Denunciation shall take effect six months after the notification of denunciation, and shall operate only as regards the party who shall have proceeded to denunciation.

ARTICLE 40

(1) Any High Contracting Party may, at the time of signature or of deposit of ratification or of accession declare that the acceptance which he gives to this Convention does not apply to all or any of his colonies, protectorates, territories under mandate, or any other territory subject to his sovereignty or his authority, or any territory under his suzerainty.

(2) Accordingly any High Contracting Party may subsequently accede separately in the name of all or any of his colonies, protectorates, territories under mandate or any other territory subject to his sovereignty or to his authority or any territory under his suzerainty which has been thus excluded by his original declaration.

(3) Any High Contracting Party may denounce this Convention, in accordance with its provisions, separately or for all or any of his colonies, protectorates, territories under mandate or any other territory subject to his sovereignty or to his authority, or any other territory under his suzerainty.

ARTICLE 41

Any High Contracting Party shall be entitled not earlier than two years after the coming into force of this Convention to call for the assembling of a new international Conference in order to consider any improvements which may be made in this Convention. To this end he will communicate with the Government of the French Republic which will take the necessary measures to make preparations for such Conference.

This Convention done at Warsaw on the 12th October, 1929, shall remain open for signature until the 31st January, 1930.

(Here follow the signatures on behalf of the following countries:—

Germany, Austria, Brazil, Denmark, France, Great Britain and Northern Ireland, the Commonwealth of Australia, the Union of South Africa, Italy, Luxembourg, Poland, Switzerland and Yugoslavia.)

(3) Il appartiendra au Gouvernement de la République de Pologne de notifier au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention ainsi que la date du dépôt de chaque ratification.

ARTICLE 38

(1) La présente Convention, après son entrée en vigueur, restera ouverte à l'adhésion de tous les Etats.

(2) L'adhésion sera effectuée par une notification adressée au Gouvernement de la République de Pologne, qui en fera part au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

(3) L'adhésion produira ses effets à partir du quatre-vingt-dixième jour après la notification faite au Gouvernement de la République de Pologne.

ARTICLE 39

(1) Chacune des Hautes Parties Contractantes pourra dénoncer la présente Convention par une notification faite au Gouvernement de la République de Pologne, qui en avisera immédiatement le Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

(2) La dénonciation produira ses effets six mois après la notification de la dénonciation et seulement à l'égard de la partie qui y aura procédé.

ARTICLE 40

(1) Les Hautes Parties Contractantes pourront, au moment de la signature, du dépôt des ratifications, ou de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas à tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou à tout autre territoire sous suzeraineté.

(2) En conséquence, elles pourront ultérieurement adhérer séparément au nom de tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout territoire sous suzeraineté ainsi exclus de leur déclaration originelle.

(3) Elles pourront aussi, en se conformant à ses dispositions, dénoncer la présente Convention séparément ou pour tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout autre territoire sous suzeraineté.

ARTICLE 41

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura la faculté au plus tôt deux ans après la mise en vigueur de la présente Convention de provoquer la réunion d'une nouvelle Conférence Internationale dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente Convention. Elle s'adressera dans ce but au Gouvernement de la République française qui prendra les mesures nécessaires pour préparer cette Conférence.

La présente Convention, faite à Varsovie, le 12 octobre 1929, restera ouverte à la signature jusqu'au 31 janvier 1930.

(Suivent les signatures apposées au nom des pays que voici :

L'Allemagne, l'Autriche, le Brésil, le Danemark, la France, la Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord, le Commonwealth d'Australie, l'Union Sud-Africaine, l'Italie, le Luxembourg, la Pologne, la Suisse et la Yougoslavie.)

ADDITIONAL PROTOCOL

(With reference to Article 2)

The High Contracting Parties reserve to themselves the right to declare at the time of ratification or of accession that the first paragraph of Article 2 of this Convention shall not apply to international carriage by air performed directly by the State, its colonies, protectorates or mandated territories or by any other territory under its sovereignty, suzerainty or authority.*

(This Additional Protocol was signed on behalf of the same countries as those above mentioned.)

* When acceding to the Convention Canada declared that the first paragraph of Article 2 would not apply to international carriage by air performed directly by Canada.

ARTICLE 2

1. The High Contracting Parties undertake to conclude a Convention for the facilitation of international air carriage by air performed directly by the State, its colonies, protectorates or mandated territories or by any other territory under its sovereignty, suzerainty or authority.

ARTICLE 3

(1) Any High Contracting Party which, at the time of signature, ratification or accession, declares that it reserves the right to apply the Convention to its colonies, protectorates or mandated territories or to any other territory under its sovereignty, suzerainty or authority, shall, when it has concluded the Convention, be bound to apply it to those territories as if they were part of its territory.

ARTICLE 4

The High Contracting Parties undertake to conclude a Convention for the facilitation of international air carriage by air performed directly by the State, its colonies, protectorates or mandated territories or by any other territory under its sovereignty, suzerainty or authority.

PROCOLE ADDITIONNEL

(Ad Article 2)

Les Hautes Parties Contractantes se réservent le droit de déclarer au moment de la ratification ou de l'adhésion que l'article 2, alinéa premier, de la présente Convention ne s'appliquera pas aux transports internationaux aériens effectués directement par l'Etat, ses colonies, protectorats, territoires sous mandat ou tout autre territoire sous sa souveraineté, sa suzeraineté ou son autorité.*

(Le présent Protocole Additionnel a été signé au nom des mêmes pays que ceux qui sont mentionnés ci-dessus.)

* Lors de son adhésion, le Canada déclara que le premier alinéa de l'article 2 de la Convention ne s'appliquerait pas aux transports internationaux aériens effectués directement par le Canada.

LIBRARY E A / BIBLIOTHÈQUE A E



3 5036 01011057 8

Signed at Ottawa, June 27, 1947

Effective June 28, 1947

OTTAWA
 KING'S PRINTER AND CONTROLLER OF PATENT

