

## PROTOCOLE

portant modification de la Convention pour l'unification  
de certaines règles relatives au transport aérien international  
signée à Varsovie le 12 octobre 1929  
amendée par le Protocole fait à La Haye  
le 28 septembre 1955

*Signé à Guatemala le 8 mars 1971*

## 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

*Signed at Guatemala City on 8 March 1971*

## PROTOCOLO

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

*Firmado en la ciudad de Guatemala el 8 de marzo de 1971*

## ПРОТОКОЛ

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

*Подписан в Гватемале 8 марта 1971 года*



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

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

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

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

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

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

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

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

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

Document Sales Unit  
International Civil Aviation Organization  
999 University Street  
Montreal, Quebec  
Canada H3C 5H7

Tel.: (514) 954-8022  
Telex: 05-24513  
Fax: (514) 954-6769  
Sitatex: YULCAYA  
Internet: sales\_unit@icao.int

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

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

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

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

*Egypt.* ICAO Representative, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex,  
Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776  
Telephone: (20 2) 267-4840; Facsimile: (20 2) 267-4843; Sitatex: CAICAYA

*France.* Représentant de l'OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Émile-Bergerat,  
92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex)  
Téléphone: (33 1) 46 41 85 85; Télécopieur: (33 1) 46 41 85 00; Sitatex: PAREUYA

*India.* Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001  
or 17 Park Street, Calcutta 700016  
Telephone: (91 11) 331-5896; Facsimile: (91 11) 332-2639

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

*Kenya.* ICAO Representative, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation,  
P.O. Box 46294, Nairobi  
Telephone: (254-2) 622-395; Facsimile: (254 2) 226-706; Sitatex: NBOCAYA

*Mexico.* Representante de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe,  
Masaryk No. 29-3er. piso, Col. Chapultepec Morales, México, D.F., 11570  
Teléfono: (52 5) 250-3211; Facsimile: (52 5) 203-2757; Sitatex: MEXCAYA

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

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

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

*Spain.* A.E.N.A. — Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14,  
Planta Tercera, Despacho 3. 11, 28027 Madrid  
Teléfono: (34 1) 321-3148; Facsimile: (34 1) 321-3157; Internet: sssc.jcsoria@aena.es

*Thailand.* ICAO Representative, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaek Ladprao,  
Bangkok 10901  
Telephone: (66 2) 537-8189; Facsimile: (66 2) 537-8199; Sitatex: BKKCAYA

*United Kingdom.* Westward Digital Limited,  
37 Windsor Street, Cheltenham, Glos., GL52 2DG  
Telephone: (44 1242) 235-151; Facsimile: (44 1242) 584-139

# PROTOCOLE

portant modification de la Convention  
pour l'unification de certaines  
règles relatives au  
transport aérien international  
signée à Varsovie  
le 12 octobre 1929  
amendée par le Protocole  
fait à La Haye  
le 28 septembre 1955

## LES GOUVERNEMENTS SOUSSIGNES

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

SONT CONVENUS de ce qui suit:

## CHAPITRE PREMIER

### AMENDEMENTS A LA CONVENTION

#### Article premier

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

#### Article II

L'article 3 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

#### "Article 3

1. Dans le transport de passagers, un titre de transport individuel ou collectif doit être délivré, contenant:

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

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

2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications qui figurent à l'alinéa 1, a) et b), peut se

substituer à la délivrance du titre de transport mentionné audit alinéa.

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

#### Article III

L'article 4 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

#### "Article 4

1. Dans le transport de bagages enregistrés, un bulletin de bagages doit être délivré qui, s'il n'est pas combiné avec un titre de transport, conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1er, ou n'est pas inclus dans un tel titre de transport, doit contenir:

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

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

2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications qui figurent à l'alinéa 1, a) et b), peut se substituer à la délivrance du bulletin de bagages mentionné audit alinéa.

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

#### Article IV

L'article 17 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

#### "Article 17

1. Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de toute lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que le fait qui a causé la mort ou la lésion corporelle s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si la mort ou la lésion corporelle résulte uniquement de l'état de santé du passager.

2. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de

destruction, perte ou avarie de bagages, par cela seul que le fait qui a causé la destruction, la perte ou l'avarie s'est produit à bord de l'aéronef, au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde des bagages. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si le dommage résulte uniquement de la nature ou du vice propre des bagages.

3. Sous réserve de dispositions contraires, dans cette Convention le terme "bagages" désigne les bagages enregistrés aussi bien que les objets qu'emporte le passager."

### Article V

A l'article 18 de la Convention - les alinéas 1 et 2 sont supprimés et remplacés par les dispositions suivantes :

"1. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie 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 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."

### Article VI

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

#### "Article 20

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

### Article VII

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

#### "Article 21

Dans le cas où il fait la preuve que la faute de la personne qui demande réparation a causé le dommage ou y a contribué, le transporteur est exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité à l'égard de cette personne, dans la mesure où cette faute a causé le dommage ou y a contribué. Lorsqu'une demande en réparation est introduite par une personne autre que le passager, en raison de la mort ou d'une lésion corporelle subie par ce dernier, le transporteur est également exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité dans la mesure où il prouve que la faute de ce passager a causé le dommage ou y a contribué."

### Article VIII

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

#### "Article 22

1. a) Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme d'un million cinq cent mille francs pour l'ensemble des demandes présentées, à quelque titre que ce soit, en réparation du dommage subi en conséquence de la mort ou de lésions corporelles d'un passager. 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 un million cinq cent mille francs.

b) En cas de retard dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur est limitée

à la somme de soixante-deux mille cinq cents francs par passager.

c) Dans le transport des bagages, la responsabilité du transporteur en cas de destruction, perte, avarie ou retard est limitée à la somme de quinze mille francs par passager.

2. a) Dans le transport 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.

b) En cas de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par la même lettre de transport aérien, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

3. a) Les tribunaux des Hautes Parties Contractantes qui n'ont pas la faculté, en vertu de leur propre loi, d'allouer des frais de procès y compris des honoraires d'avocat auront, dans les instances auxquelles la présente Convention s'applique, le pouvoir d'allouer au demandeur, suivant leur appréciation, tout ou partie des frais de procès, y compris les honoraires d'avocat qu'ils jugent raisonnables.

b) Les frais de procès y compris des honoraires d'avocat ne sont accordés, en vertu de l'alinéa a), que si le demandeur a notifié par écrit au transporteur le montant de la somme réclamée, y compris les détails de calcul de cette somme, et si le transporteur n'a pas, dans un délai de six mois à compter de la réception de cette demande, fait par écrit une

offre de règlement d'un montant au moins égal à celui des dommages-intérêts alloués par le tribunal à concurrence de la limite applicable. Ce délai est prorogé jusqu'au jour de l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à l'expiration de ce délai.

c) Les frais de procès y compris des honoraires d'avocat ne sont pas pris en considération pour l'application des limites prévues au présent article.

4. Les sommes indiquées en francs dans le présent article et dans l'article 42 sont considérées comme se rapportant à une unité monétaire constituée par soixant-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Ces sommes peuvent être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaies nationales autres que la monnaie-or s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur-or de ces monnaies à la date du jugement."

#### Article IX

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

#### "Article 24

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

#### Article X

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

#### "Article 25

La limite de responsabilité prévue à l'article 22, alinéa 2, ne s'applique pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions."

#### Article XI

A l'article 25 A de la Convention - les alinéas 1 et 3 sont supprimés et remplacés par les dispositions suivantes:

"1. Si une action est intentée contre un préposé du transporteur à la suite d'un dommage visé par la Convention, ce préposé, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des limites de responsabilité que peut invoquer ce transporteur en vertu de la présente Convention.

3. Les dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas au transport de marchandises s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement."

#### Article XII

A l'article 28 de la Convention - l'alinéa 2 actuel devient l'alinéa 3 et l'alinéa 2 suivant est ajouté:

"2. En ce qui concerne le dommage résultant de la mort, d'une lésion corporelle ou du retard subi par un passager ainsi que de la destruction,

perte, avarie ou retard des bagages, l'action en responsabilité peut être intentée devant l'un des tribunaux mentionnées à l'alinéa 1er du présent article ou, sur le territoire d'une Haute Partie Contractante, devant le tribunal dans le ressort duquel le transporteur possède un établissement, si le passager a son domicile ou sa résidence permanente sur le territoire de la même Haute Partie Contractante."

#### Article XIII

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

#### "Article 30 A

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

#### Article XIV

Après l'article 35 de la Convention, l'article suivant est inséré:

#### "Article 35 A

1. Rien dans la présente Convention ne prohibe l'institution par un Etat et l'application sur son territoire d'un système d'indemnisation complémentaire à celui prévu par la présente Convention en faveur des demandeurs dans le cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager. Un tel système doit satisfaire aux conditions suivantes:

a) en aucun cas il ne doit imposer au transporteur et à ses préposés une responsabilité quelconque s'ajoutant à celle stipulée par la Convention;

b) il ne doit imposer au transporteur aucune charge financière ou administrative autre que la perception dans ledit Etat des contributions des passagers, s'il en est requis;

c) il ne doit donner lieu à aucune discrimination entre les transporteurs en ce qui concerne les passagers intéressés et les avantages que ces derniers peuvent retirer du système doivent leur être accordés quel que soit le transporteur dont ils ont utilisé les services;

d) lorsqu'un passager a contribué au système, toute personne ayant subi des dommages à la suite de la mort ou de lésions corporelles de ce passager pourra prétendre à bénéficier des avantages du système."

#### Article XV

Après l'article 41 de la Convention, l'article suivant est inséré:

#### "Article 42

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 41, des conférences des Parties au Protocole de Guatemala du 8 mars 1971 seront convoquées durant les cinquième et dixième années suivant la date d'entrée en vigueur dudit Protocole afin de réviser la limite stipulée à l'article 22, alinéa 1 a) de la Convention amendée par ledit Protocole.

2. Lors de chacune des conférences mentionnées à l'alinéa 1er du présent article, la limite de responsabilité fixée à l'article 22, alinéa 1 a) en vigueur à la date de réunion de ces conférences ne sera pas augmentée d'un montant supérieur à cent quatre-vingt sept mille cinq cents francs.

3. Sous réserve de l'alinéa 2 du présent article, la limite de responsabilité fixée à l'article 22, alinéa 1 a) en vigueur à la date de réunion de ces conférences sera augmentée de cent quatre-vingt sept mille cinq cents francs au 31 décembre de la cinquième et de la dixième année suivant la date d'entrée en vigueur du Protocole visé à l'alinéa 1er du présent article, à moins que lesdites conférences n'en aient décidé autrement avant lesdites dates par une majorité des deux tiers des représentants des Parties présentes et votantes.

4. La limite applicable sera celle qui, conformément aux dispositions des alinéas précédents, était en vigueur à la date à laquelle est survenu le fait qui a causé la mort ou la lésion corporelle du passager."

## CHAPITRE II

### CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION AMENDEE

#### Article XVI

de Varsovie

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

## CHAPITRE III

### DISPOSITIONS PROTOCOLAIRES

#### Article XVII

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et le présent Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument et seront dénommés *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971*.

#### Article XVIII

Jusqu'à sa date d'entrée en vigueur conformément aux dispositions de l'article XX, le présent Protocole restera ouvert à la signature de tout Etat membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une Institution spécialisée ou de l'Agence internationale de l'Energie atomique ou Partie au Statut de la Cour internationale de Justice et de tout autre Etat invité à devenir partie au

présent Protocole par l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies.

#### Article XIX

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

2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 emporte adhésion à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971*.

3. Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

#### Article XX

1. Le présent Protocole entrera en vigueur le quatre-vingt dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification, à la condition toutefois que le trafic international régulier cumulé - exprimé en passagers-kilomètres, et tel qu'il résulte des statistiques publiées pour l'année 1970 par l'Organisation de l'Aviation civile internationale - des compagnies aériennes de cinq Etats ayant ratifié le présent Protocole, représente, au moins, 40% du trafic aérien international régulier total des compagnies aériennes des pays membres de l'Organisation de l'Aviation civile internationale enregistré au cours de cette même année. Si, au moment du dépôt du trentième instrument de ratification, cette condition n'est pas remplie, le Protocole n'entrera en vigueur que le quatre-vingt dixième jour après qu'il y aura été satisfait. A l'égard de chaque Etat qui le ratifiera après le dépôt du dernier instrument de ratification nécessaire à son entrée en vigueur, le présent Protocole entrera en vigueur le quatre-vingt dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2. Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

## Article XXI

1. Après son entrée en vigueur, le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout Etat mentionné à l'article XVIII.

2. L'adhésion au présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 emporte adhésion à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971*.

3. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et produiront leurs effets le quatre-vingt dixième jour après la date de leur dépôt.

## Article XXII

1. Toute Partie au présent Protocole pourra le dénoncer par une notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

2. La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception par l'Organisation de l'Aviation civile internationale de la notification de la dénonciation.

3. Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention de Varsovie par l'une d'elles en vertu de l'article 39 de ladite Convention ou du Protocole de La Haye en vertu de l'article XXIV dudit Protocole ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971*.

## Article XXIII

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

a) un Etat dont les tribunaux n'ont pas la faculté, en vertu de leur propre loi, d'allouer des frais de procès, y compris des honoraires d'avocat, peut à tout moment déclarer par une notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale que l'alinéa 3 a) de l'article 22 ne s'applique pas à ses tribunaux, et

b) un Etat peut à tout moment déclarer par notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale que la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971* ne s'applique pas au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ledit Etat et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

2. Tout Etat qui aura formulé une réserve conformément à l'alinéa précédent pourra à tout moment la retirer par une notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

## Article XXIV

L'Organisation de l'Aviation civile internationale informera rapidement tous les Etats qui signeront le présent Protocole ou y adhéreront de la date de chaque signature, de la date du dépôt de chaque instrument de ratification ou d'adhésion, de la

date d'entrée en vigueur du présent Protocole ainsi que de tous autres renseignements utiles.

## Article XXV

Entre les Parties au présent Protocole qui sont également Parties à la Convention complémentaire à la Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (ci-après dénommée Convention de Guadalajara), toute référence à la "Convention de Varsovie" contenue dans la Convention de Guadalajara s'applique à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971*, dans les cas où le transport effectué en vertu du contrat mentionné au paragraphe b) de l'article premier de la Convention de Guadalajara est régi par le présent Protocole.

## Article XXVI

Le présent Protocole restera ouvert à la signature de tout Etat mentionné à l'article XVIII au Ministère des Relations extérieures de la République du Guatemala jusqu'au 30 septembre 1971, puis, jusqu'à son entrée en vigueur en vertu de l'article XX, à l'Organisation de l'Aviation civile internationale. Le Gouvernement de la République du Guatemala informera rapidement l'Organisation de l'Aviation civile internationale de toute signature et de la date de celle-ci pendant la période au cours de laquelle le Protocole sera ouvert à la signature au Guatemala.

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

FAIT à Guatemala le huitième jour du mois de mars de l'année 1971, en trois textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole. L'Organisation de l'Aviation civile internationale établira un texte authentique du présent Protocole dans la langue russe. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 avait été rédigée, fera foi.

(\*)

(\*) Le texte authentique du Protocole en langue russe a été approuvé par le Conseil de l'OACI à sa 86ème session, le 9 octobre 1975, et il est publié sous l'autorité du Secrétaire général.

**THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK**



# 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 terri-

tory 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 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 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 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 XI**

In Article 25 A of the Convention - paragraphs 1 and 3 shall be deleted and replaced by the following:

"1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which the Convention relates, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the limits of liability which that carrier himself is entitled to invoke under this Convention.

3. The provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply to the carriage of cargo 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 XII**

In Article 28 of the Convention -

the present paragraph 2 shall be renumbered as paragraph 3 and a new paragraph 2 shall be inserted as follows:

"2. In respect of damage resulting from the death, injury or delay of a passenger or the destruction, loss, damage or delay of baggage, the action may be brought before one of the Courts mentioned in paragraph 1 of this Article, or in the territory of one of the High Contracting Parties, before the Court within the jurisdiction of which the carrier has an establishment if the passenger has his domicile or per-

manent residence in the territory of the same High Contracting Party."

#### **Article XIII**

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 XIV**

After Article 35 of the Convention, the following Article shall be inserted:-

#### **"Article 35 A**

No provision contained in this Convention shall prevent a State from establishing and operating within its territory a system to supplement the compensation payable to claimants under the Convention in respect of death, or personal injury, of passengers. Such a system shall fulfil the following conditions:

a) it shall not in any circumstances impose upon the carrier, his servants or agents, any liability in addition to that provided under this Convention;

b) it shall not impose upon the carrier any financial or administrative burden other than collecting in that State contributions from passengers if required so to do;

c) it shall not give rise to any discrimination between carriers with regard to the passengers concerned and the benefits available to the said passengers under the system shall be extended to them regardless of the carrier whose services they have used;

d) if a passenger has contributed to the system, any person suffering damage as a consequence of death

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.

(\*)

(\*) *The authentic text of the Protocol in the Russian language was approved by the Council of ICAO at its 86th Session, on 9 October 1975, and is published under the authority of the Secretary General.*

**THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK**

# PROTOCOLO

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

LOS GOBIERNOS FIRMANTES,

CONSIDERANDO que es deseable modificar el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955,

HAN CONVENIDO lo siguiente:

## CAPITULO PRIMERO MODIFICACIONES AL CONVENIO

### Artículo I

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

### Artículo II

Se suprime el artículo 3 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

#### “Artículo 3

1. En el transporte de pasajeros se expedirá un documento de transporte, individual o colectivo, que contenga:

- a) la indicación de los puntos de partida y destino;
- b) si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de una sola Alta Parte Contratante y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, deberá indicarse una de esas escalas.

2. La expedición del documento mencionado en el párrafo anterior podrá sustituirse por cualquier me-

dio que deje constancia de los datos señalados en a) y b) del párrafo anterior.

3. El incumplimiento de lo dispuesto en los párrafos precedentes no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que quedará sujeto a las reglas del presente Convenio, incluso las relativas a la limitación de responsabilidad.”

### Artículo III

Se suprime el artículo 4 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

#### “Artículo 4

1. En el transporte de equipaje facturado, deberá expedirse un talón de equipaje que, si no está combinado con un documento de transporte que cumpla con los requisitos del artículo 3, párrafo 1, o incorporado al mismo, deberá contener:

- a) la indicación de los puntos de partida y destino;
- b) si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de una sola Alta Parte Contratante y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, deberá indicarse una de esas escalas.

2. La expedición del talón de equipaje mencionado en el párrafo anterior podrá sustituirse por cualquier medio que deje constancia de los datos señalados en a) y b) del párrafo anterior.

3. El incumplimiento de lo dispuesto en los párrafos precedentes no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que quedará sujeto a las reglas del presente Convenio, incluso las relativas a la limitación de responsabilidad”.

### Artículo IV

Se suprime el artículo 17 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

#### “Artículo 17

1. El transportista será responsable del daño causado en caso de muerte o de lesión corporal del pasajero por la sola razón de que el hecho que las haya causado se produjo a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque. Sin embargo, el transportista no será responsable si la muerte o lesión se debe exclusivamente al estado de salud del pasajero.

2. El transportista será responsable del daño ocasionado en caso de

destrucción, pérdida o avería del equipaje por la sola razón de que el hecho que haya causado la destrucción, pérdida o avería se produjo a bordo de la aeronave, durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque, o durante cualquier período en que el equipaje se halle bajo custodia del transportista. Sin embargo, el transportista no será responsable si el daño se debe exclusivamente a la naturaleza o vicio propio del equipaje.

3. A menos que se indique otra cosa, en el presente Convenio el término "equipaje" significa tanto el equipaje facturado como los objetos que lleve el pasajero."

### Artículo V

En el artículo 18 del Convenio se suprimen los párrafos 1 y 2 y se sustituyen por los siguientes:

"1. El transportista será responsable del daño ocasionado en caso de destrucción, pérdida o avería de mercancías, cuando el hecho que haya causado el daño se haya producido durante el transporte aéreo.

2. El transporte aéreo, en el sentido del párrafo precedente, comprenderá el período durante el cual las mercancías se hallen bajo custodia del transportista, en un aeródromo, a bordo de una aeronave o, en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo, en cualquier lugar."

### Artículo VI

Se suprime al artículo 20 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

#### "Artículo 20

1. En el transporte de pasajeros y equipaje, el transportista no será responsable del daño ocasionado por retraso, si prueba que tanto él como sus dependientes, tomaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas.

2. En el transporte de mercancías, el transportista no será responsable del daño ocasionado en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso, si prueba que, tanto él como sus dependientes, tomaron todas las medi-

das necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas."

### Artículo VII

Se suprime el artículo 21 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

#### "Artículo 21

Si el transportista prueba que la culpa de la persona que pide una indemnización ha causado el daño o ha contribuido a él, quedará exento total o parcialmente de responsabilidad con respecto a tal persona, en la medida en que tal culpa haya causado el daño o contribuido a él. Cuando se reclame una indemnización por una persona que no sea el pasajero, en razón de la muerte o lesión de este último, el transportista quedará igualmente exento total o parcialmente de responsabilidad, en la medida en que pruebe que la culpa de dicho pasajero haya causado el daño o contribuido a él."

### Artículo VIII

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

#### "Artículo 22

1. a) En el transporte de personas, la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de un millón quinientos mil francos por el conjunto de las reclamaciones, cualquiera que sea su título, referentes al daño sufrido como consecuencia de la muerte o lesiones de cada pasajero. En el caso de que, con arreglo a la ley del tribunal que conozca del asunto, la indemnización pueda ser fijada en forma de renta, el capital de la renta no podrá exceder de un millón quinientos mil francos.

b) En caso de retraso en el transporte de personas, la responsabilidad del transportista se limita a sesenta y dos mil quinientos francos por pasajero.

c) En el transporte de equipaje, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, ave-

ría o retraso se limitará a quince mil francos por pasajero.

2. a) En el transporte de mercancías, la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de doscientos cincuenta francos por kilogramo, salvo declaración especial de valor hecha por el expedidor en el momento de la entrega del bulto al transportista y mediante el pago de una tasa suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportista estará obligado a pagar hasta el importe de la suma declarada, a menos que pruebe que éste es superior al valor real en el momento de la entrega.

b) En caso de pérdida, avería o retraso de una parte de las mercancías o de cualquier objeto en ellas contenido, solamente se tendrá en cuenta el peso total del bulto afectado para determinar el límite de responsabilidad del transportista. Sin embargo, cuando la pérdida, avería o retraso de una parte de las mercancías o de un objeto en ellas contenido, afecte al valor de otros bultos comprendidos en la misma carta de porte aéreo, se tendrá en cuenta el peso total de tales bultos para determinar el límite de responsabilidad.

3. a) Los tribunales de las Altas Partes Contratantes que, conforme a su legislación, carezcan de la facultad de imponer costas procesales, incluidos honorarios de letrado, podrán conceder discrecionalmente al demandante, en los litigios en que se aplique el presente Convenio, todo o parte de las costas procesales, incluyendo los honorarios de letrado que el tribunal considere razonables.

b) Las costas procesales, incluidos los honorarios de letrado, conforme al párrafo precedente, solamente se concederán si, hecha por el demandante una petición por escrito al transportista de la cantidad que reclama, con los detalles del cálculo de la misma, el transportista, en el plazo de seis meses a partir de haber recibido la mencionada petición, no hace una oferta por escrito de arreglo por una cantidad igual, por lo menos, a la indemnización concedida, dentro del límite aplicable. Dicho plazo se prorrogará hasta el momento de interponer la acción, si esto ocurre transcurridos los citados seis meses.



c) Las costas procesales, incluidos los honorarios de letrado, no se tendrán en cuenta al aplicar los límites prescritos en el presente artículo.

4. Las sumas en francos mencionadas en este artículo y en el artículo 42 se considerarán que se refieren a una unidad de moneda consistente en sesenta y cinco miligramos y medio de oro con ley de novecientas milésimas. Podrán ser convertidas en moneda nacional en números redondos. Esta conversión, a moneda nacional distinta de la moneda oro, se efectuará, si hay procedimiento judicial, con sujeción al valor oro de dicha moneda nacional en la fecha de la sentencia.

### Artículo IX

Se suprime el artículo 24 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

#### “Artículo 24

1. En el transporte de mercancías, toda acción por daños, cualquiera que sea su título, solamente podrá ejercitarse dentro de las condiciones y límites señalados en el presente Convenio.

2. En el transporte de pasajeros y equipaje, cualquier acción por daños, ya se funde en el presente Convenio, ya en un contrato, ya en un acto ilícito, ya en cualquier otra causa, solamente podrá ejercitarse de acuerdo con las condiciones y límites de responsabilidad previstos en el presente Convenio, sin que ello prejuzgue la cuestión de qué personas pueden ejercitar las acciones y de sus respectivos derechos. Estos límites de responsabilidad constituyen un máximo que será infranqueable cualesquiera que sean las circunstancias que hayan dado origen a dicha responsabilidad.”

### Artículo X

Se suprime el artículo 25 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

#### “Artículo 25

El límite de responsabilidad previsto en el párrafo 2 del artículo 22 no se aplicará si se prueba que el daño

es el resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes, con intención de causar el daño; sin embargo, en el caso de una acción u omisión de los dependientes, habrá que probar también que éstos actuaban en el ejercicio de sus funciones.”

### Artículo XI

En el artículo 25 A del Convenio se suprimen los párrafos 1 y 3 y se sustituyen por los siguientes:

“1. Si se intenta una acción contra un dependiente del transportista, por daños a que se refiere el Convenio, dicho dependiente, si prueba que actuaba en el ejercicio de sus funciones, podrá ampararse en los límites de responsabilidad que pudiera invocar el transportista en virtud del presente Convenio.

3. Las disposiciones de los párrafos 1 y 2 del presente artículo no se aplicarán al transporte de mercancías, si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del dependiente, con intención de causar el daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño.”

### Artículo XII

En el artículo 28 del Convenio el actual párrafo 2 pasa a ser párrafo 3 y se incluye como nuevo párrafo 2 el siguiente:

“2. Con respecto al daño resultante de la muerte, lesiones y retraso del pasajero, destrucción, pérdida, avería y retraso del equipaje, la acción podrá interponerse ante uno de los tribunales mencionados en el párrafo 1 del presente artículo o, en el territorio de una Alta Parte Contratante, ante el tribunal en cuya demarcación jurisdiccional el transportista tenga un establecimiento, si el pasajero tiene su domicilio o residencia permanente en el territorio de la misma Alta Parte Contratante.”

### Artículo XIII

Después del artículo 30 del Convenio se añade el siguiente artículo:

### “Artículo 30 A

Ninguna de las disposiciones del presente Convenio prejuzga la cuestión de si la persona responsable de acuerdo con el mismo tiene o no derecho a repetir contra alguna otra persona.”

### Artículo XIV

Después del artículo 35 del Convenio se añade el siguiente artículo:

#### “Artículo 35 A

Ninguna de las disposiciones del presente Convenio impedirá a un Estado establecer y aplicar en su territorio un sistema para complementar la indemnización pagadera a los reclamantes en virtud del Convenio por concepto de muerte o lesiones de los pasajeros. Tal sistema deberá cumplir las siguientes condiciones:

a) no impondrá en ningún caso al transportista ni a sus dependientes responsabilidad alguna adicional a la establecida por el presente Convenio;

b) no impondrá al transportista carga económica o administrativa alguna, aparte de la de recaudar en dicho Estado la contribución de los pasajeros si se le solicita;

c) no deberá dar lugar a discriminación alguna entre los transportistas con respecto a los pasajeros afectados, y los beneficios a que éstos tengan derecho, de conformidad con el sistema, se les concederán independientemente del transportista cuyos servicios hubieren utilizado;

d) Si un pasajero hubiere contribuido al sistema, cualquier persona que haya sufrido daños como consecuencia de la muerte o lesiones de tal pasajero tendrá derecho a los beneficios del sistema.”

### Artículo XV

Después del artículo 41 del Convenio se añade el siguiente artículo:

#### “Artículo 42

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 41, se convocarán confe-

## CAPITULO III

### CLAUSULAS FINALES

#### Artículo XVII

Para las partes de este Protocolo, el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y el presente Protocolo se considerarán e interpretarán como un solo instrumento, que se designará con el nombre de *Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y en la Ciudad de Guatemala en 1971*.

#### Artículo XVIII

Hasta la fecha en que entre en vigor, de acuerdo con lo previsto en el artículo XX, el presente Protocolo permanecerá abierto a la firma de todos los Estados miembros de las Naciones Unidas o de alguno de sus organismos especializados o del Organismo Internacional de Energía Atómica o partes de los Estatutos de la Corte Internacional de Justicia y de todo Estado invitado por la Asamblea General de las Naciones Unidas a formar parte de este Protocolo.

#### Artículo XIX

1. El presente Protocolo se someterá a la ratificación de los Estados signatarios.
2. La ratificación del presente Protocolo por todo Estado que no sea Parte en el Convenio de Varsovia o por todo Estado que no sea Parte en el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 implicará la adhesión al *Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y en la Ciudad de Guatemala en 1971*.
3. Los instrumentos de ratificación serán depositados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

#### Artículo XX

1. El presente Protocolo entrará en vigor el nonagésimo día a contar desde la fecha del depósito del trigésimo instrumento de ratificación, a condición de que el total del tráfico aéreo internacional regular —expresado en pasajeros - kilómetros, de

acuerdo con las estadísticas correspondientes al año 1970 publicadas por la Organización de Aviación Civil Internacional —de las líneas aéreas de cinco Estados que hayan ratificado el presente Protocolo represente por lo menos el 40% del total del tráfico aéreo internacional regular de las líneas aéreas de los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional en dicho año. Si en el momento del depósito del trigésimo instrumento de ratificación, no se ha cumplido dicha condición, el Protocolo no entrará en vigor hasta el nonagésimo día a contar desde la fecha en que se haya satisfecho la misma. El presente Protocolo entrará en vigor para cada Estado que lo haya ratificado después del depósito del último instrumento de ratificación necesario para la entrada en vigor del presente Protocolo, el nonagésimo día a partir del depósito de su instrumento de ratificación.

2. Tan pronto como entre en vigor el presente Protocolo, será registrado en la Organización de las Naciones Unidas por la Organización de Aviación Civil Internacional.

#### Artículo XXI

1. Después de su entrada en vigor, el presente Protocolo quedará abierto a la adhesión de todo Estado indicado en el artículo XVIII.
2. La adhesión al presente Protocolo por un Estado que no sea Parte en el Convenio de Varsovia o por un Estado que no sea Parte en el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955, implicará la adhesión al *Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y en la Ciudad de Guatemala en 1971*.
3. La adhesión se efectuará mediante el depósito de un instrumento de adhesión en la Organización de Aviación Civil Internacional y surtirá efecto el nonagésimo día a contar de la fecha de depósito.

#### Artículo XXII

1. Toda Parte en el presente Protocolo podrá denunciarlo mediante notificación dirigida a la Organización de Aviación Civil Internacional.

rencias de las Partes en el Protocolo hecho en la Ciudad de Guatemala el 8 de marzo de 1971, los años quinto y décimo, respectivamente, después de la fecha de entrada en vigor de dicho Protocolo, a fin de revisar el límite fijado en el artículo 22, párrafo 1 a) del Convenio modificado por el citado Protocolo.

2. En cada una de las conferencias mencionadas en el párrafo 1 del presente artículo, el límite de responsabilidad previsto en el artículo 22, párrafo 1 a) en vigor en la fecha de tales conferencias no se aumentará en más de ciento ochenta y siete mil quinientos francos.

3. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 2 del presente artículo, y a no ser que antes del 31 de diciembre del quinto y décimo años a partir de la fecha de entrada en vigor del Protocolo a que se refiere el párrafo 1 del presente artículo las conferencias mencionadas anteriormente decidan lo contrario por una mayoría de los dos tercios de las Partes presentes y votantes, el límite de responsabilidad del artículo 22, párrafo 1 a) en vigor en las fechas respectivas de tales conferencias se aumentará en ciento ochenta y siete mil quinientos francos.

4. El límite aplicable será el que de acuerdo con los párrafos anteriores esté en vigor en el momento en que ocurra el hecho que ocasione la muerte o las lesiones del pasajero.”

## CAPITULO II

### CAMPO DE APLICACION DEL CONVENIO MODIFICADO

#### Artículo XVI de Varsovia

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

2. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha de recepción por la Organización de Aviación Civil Internacional de la notificación de dicha denuncia.

3. Para la Partes en el presente Protocolo, la denuncia por cualquiera de ellas del Convenio de Varsovia de acuerdo con su artículo 39 o del Protocolo de La Haya de acuerdo con su artículo XXIV no podrá ser interpretada como una denuncia del *Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y en la ciudad de Guatemala en 1971*.

### Artículo XXIII

1. Solamente podrán formularse al presente Protocolo las reservas siguientes:

a) todo Estado cuyos tribunales carezcan, de acuerdo con su legislación, de la facultad de imponer costas procesales, incluso los honorarios de letrado, podrá en cualquier momento, mediante notificación dirigida a la Organización de Aviación Civil Internacional, declarar que el artículo 22, párrafo 3 a) no se aplica en sus tribunales, y

b) todo Estado podrá declarar en cualquier momento, mediante notificación dirigida a la Organización de Aviación Civil Interna-

cional, que el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y en la Ciudad de Guatemala en 1971, no se aplicará al transporte de personas, equipaje y mercancías efectuado por cuenta de sus autoridades militares, en las aeronaves matriculadas en tal Estado, y cuya capacidad total haya sido reservada por tales autoridades o por cuenta de las mismas.

2. Todo Estado que haya formulado una reserva de acuerdo con el párrafo anterior, podrá retirarla en cualquier momento notificándolo a la Organización de Aviación Civil Internacional.

### Artículo XXIV

La Organización de Aviación Civil Internacional comunicará, a la mayor brevedad, a todos los Estados signatarios o adherentes, la fecha de cada una de las firmas, la fecha del depósito de cada instrumento de ratificación o adhesión, la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo, y demás información pertinente.

### Artículo XXV

Para las Partes en el presente Protocolo que sean también Partes en el Convenio complementario del Convenio de Varsovia para la unificación

de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional efectuado por una persona que no sea el transportista contractual, firmado en Guadalajara el 18 de septiembre de 1961 (en adelante denominado "Convenio de Guadalajara"), toda mención del "Convenio de Varsovia" contenida en el Convenio de Guadalajara, se aplicará también al *Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y en la Ciudad de Guatemala en 1971*, en los casos en que el transporte efectuado según el contrato mencionado en el párrafo b) del artículo 1 del Convenio de Guadalajara se rija por el presente Protocolo.

### Artículo XXVI

El presente Protocolo quedará abierto, hasta el 30 de septiembre de 1971, a la firma de todos los Estados mencionados en el artículo XVIII, en el Ministerio de Relaciones Exteriores de la República de Guatemala, y con posterioridad a dicha fecha, hasta que entre en vigor de conformidad con lo dispuesto en el artículo XX, en la Organización de Aviación Civil Internacional. El Gobierno de la República de Guatemala informará, a la mayor brevedad, a la Organización de Aviación Civil Internacional de cualquier firma que reciba y de la fecha de la misma, en el período en que el Protocolo se encuentre abierto para su firma en la Ciudad de Guatemala.

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

(\*) HECHO en la ciudad de Guatemala, el octavo día del mes de marzo del año mil novecientos setenta y uno, en tres textos auténticos en español, francés e inglés. La Organización de Aviación Civil Internacional se encargará de redactar el texto auténtico en ruso del presente Protocolo. En caso de divergencias, hará fe el texto en idioma francés, en que fue redactado el Convenio de Varsovia.

(\*) *El texto auténtico en ruso del Protocolo fue aprobado por el Consejo de la OACI en su 86<sup>o</sup> período de sesiones el 9 de octubre de 1975 y se publica bajo la responsabilidad del Secretario General.*

**THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK**

# ПРОТОКОЛ

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

НИЖЕПОДПИСАВШИЕСЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА,

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

СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

## ГЛАВА I

### ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИИ

#### Статья I

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

#### Статья II

Статья 3 Конвенции исключается и заменяется следующими положениями:

#### "Статья 3

1. При перевозке пассажиров выдается индивидуальный или групповой перевозочный документ, содержащий:

а) указание пунктов отправления и назначения;

б) если пункты отправления и назначения находятся на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории другого государства, указание, по крайней мере, одной такой остановки.

2. Вместо документа, упомянутого в предыдущем пункте, могут использоваться любые другие средства, сохраняющие запись информации, указанной в подпунктах а) и б) предыдущего пункта.

3. Несоблюдение положений предыдущих пунктов не затрагивает существования или действительности договора перевозки, который, тем не менее, подпадает под действие правил настоящей Конвенции, включая правила, касающиеся ограничения ответственности."

### Статья III

Статья 4 Конвенции исключается и заменяется следующими положениями:

#### "Статья 4

I. При перевозке зарегистрированного багажа выдается багажная квитанция, которая, если она не объединена с перевозочным документом или не включена в перевозочный документ, соответствующий положениям пункта I Статьи 3, содержит:

а) указание пунктов отправления и назначения;

б) если пункты отправления и назначения находятся на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории другого государства, указание, по крайней мере, одной такой остановки.

2. Вместо багажной квитанции, упомянутой в предыдущем пункте, могут использоваться любые другие средства, сохраняющие запись информации, указанной в подпунктах а) и б) предыдущего пункта.

3. Несоблюдение положений предыдущих пунктов не затрагивает существования или действительности договора перевозки, который, тем не менее, подпадает под действие правил настоящей Конвенции, включая правила, касающиеся ограничения ответственности".

### Статья IV

Статья 17 Конвенции исключается и заменяется следующими положениями:

#### "Статья 17

I. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае смерти или телесного повреждения пассажира только при условии, что случай, который явился причиной смерти или телесного повреждения, произошел на борту воздушного судна или во время любых операций по посадке или высадке. Однако перевозчик не несет ответственности, если смерть или телесное повреждение явились результатом исключительно состояния здоровья пассажира.

2. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, утери или повреждения багажа только при условии, что случай, который явился причиной уничтожения, утери или повреждения, произошел на борту воздушного судна или во время любых операций по погрузке или разгрузке или во время любого периода, в течение которого багаж находился под охраной перевозчика. Однако перевозчик не несет ответственности, если вред явился результатом исключительно присущего багажу дефекта, качества или порока.

3. В настоящей Конвенции термин "багаж", поскольку не предусмотрено иного, означает зарегистрированный багаж, а также предметы, находящиеся при пассажире".

### Статья V

В Статье 18 Конвенции пункты I и 2 исключаются и заменяются следующими положениями:

"I. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, утери или повреждения груза, если происшествие, причинившее вред, произошло во время воздушной перевозки.

2. Воздушная перевозка по смыслу предыдущего пункта охватывает период времени, в течение которого груз находится под охраной перевозчика, независимо от того, имеет ли это место в аэропорту, на борту воздушного судна или в каком-либо ином месте в случае посадки вне аэропорта".

#### Статья VI

Статья 20 Конвенции исключается и заменяется следующими положениями:

#### "Статья 20

I. При перевозке пассажиров и багажа перевозчик не несет ответственности за вред, вызванный задержкой, если он докажет, что им, его служащими и представителями были приняты все необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда, или что им было невозможно их принять.

2. При перевозке грузов перевозчик не несет ответственности за вред, происшедший в случае уничтожения, утери, повреждения или задержки, если он докажет, что им, его служащими и представителями были приняты все необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда, или что им было невозможно их принять".

#### Статья VII

Статья 21 Конвенции исключается и заменяется следующими положениями:

#### "Статья 21

Если перевозчик докажет, что вред был причинен или его причинению способствовали небрежность, незаконный акт или недосмотр лица, требующего возмещения, перевозчик полностью или частично освобождается от ответственности перед таким лицом в той мере, в какой такие небрежность, незаконный акт или недосмотр причинили вред или способствовали его причинению. Когда требование о возмещении заявлено иным лицом, чем пассажир, в связи со смертью или телесным повреждением, понесенным этим последним, перевозчик равным образом полностью или частично освобождается от ответственности в той мере, в какой он докажет, что небрежность, другой незаконный акт или недосмотр этого пассажира причинили вред или способствовали его причинению".

#### Статья VIII

Статья 22 Конвенции исключается и заменяется следующими положениями:

#### "Статья 22

I. а) При перевозке лиц ответственность перевозчика ограничивается суммой в один миллион пятьсот тысяч франков по всем предъявленным искам независимо от их основания в отношении возмещения вреда, понесенного вследствие смерти или телесного повреждения каждого пассажира. В случае, если согласно закону суда, в котором предъявлен иск, возмещение может быть установлено в виде периодических платежей, капитализированная сумма этих платежей не может превышать одного миллиона пятисот тысяч франков.

б) В случае задержки при перевозке лиц ответственность перевозчика в отношении каждого пассажира ограничивается суммой в шестьдесят две тысячи пятьсот франков.

с) При перевозке багажа ответственность перевозчика в случае уничтожения, утери, повреждения или задержки ограничивается суммой в пятнадцать тысяч франков в отношении каждого пассажира.

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

б) В случае утери, повреждения или задержки части груза или любого предмета, содержащегося в нем, при определении предела ответственности перевозчика во внимание принимается только общий вес соответствующего места или мест. Однако, когда утеря, повреждение или задержка части груза или любого содержащегося в нем предмета влияет на стоимость других мест, включенных в одну и ту же авиагрузовую накладную, то при определении предела ответственности должен приниматься во внимание общий вес такого места или мест.

3. а) Суды Высоких Договаривающихся Сторон, которые не правомочны в соответствии со своим законом присуждать судебные издержки, включая расходы по оплате помощи адвоката, будут иметь право в производстве по делам, к которым применяется настоящая Конвенция, присуждать, по своему усмотрению, истцу все или часть судебных издержек, включая расходы по оплате помощи адвоката, которые суд сочтет разумными.

б) Судебные издержки, включая расходы по оплате помощи адвоката, присуждаются в соответствии с подпунктом а) только в том случае, если истец в письменной форме уведомит перевозчика о размере истребуемой суммы, включая детальный расчет этой суммы, а перевозчик не сделает в течение шести месяцев после получения такого уведомления письменного предложения об урегулировании в сумме, равной, по крайней мере, сумме возмещения, присужденной в применяемых пределах. Этот срок будет продлен до начала судопроизводства, если оно назначено на дату после истечения этого срока.

с) Судебные издержки, включая расходы по оплате помощи адвоката, не принимаются во внимание при применении пределов, предусмотренных настоящей Статьей.

4. Суммы, указанные во франках в настоящей Статье и в Статье 42, рассматриваются как относящиеся к валютной единице, состоящей из шестидесяти пяти с половиной миллиграммов золота пробы девятьсот тысячных. Эти суммы могут переводиться в национальную валюту в округленных цифрах. Перевод сумм в национальные валюты, не имеющие золотого содержания, в случае судебных разбирательств производится в соответствии с эквивалентом таких валют в золоте на дату судебного решения".

## Статья IX

Статья 24 Конвенции исключается и заменяется следующими положениями:

### "Статья 24

1. При перевозке груза любой иск об ответственности, независимо от его основания, может быть предъявлен лишь в соответствии с условиями и пределами, предусмотренными настоящей Конвенцией.

2. При перевозке пассажиров и багажа любой иск об ответственности, независимо от его основания, будь то на основании настоящей Конвенции, до-



говора, правонарушения или на любом другом основании, может быть предъявлен лишь в соответствии с условиями и пределами, предусмотренными настоящей Конвенцией, не предопределяя круга лиц, которые имеют право на иск, и их соответствующие права. Такие пределы ответственности являются максимальными и не могут быть превышены, каковы бы ни были обстоятельства, в связи с которыми возникает такая ответственность".

#### Статья X

Статья 25 Конвенции исключается и заменяется следующими положениями:

#### "Статья 25

Предел ответственности, установленный в пункте 2 Статьи 22, не применяется, если будет доказано, что вред произошел в результате действия или упущения перевозчика, его служащих или представителей, совершенного либо с намерением причинить вред, либо по небрежности и с сознанием того, что это может причинить вред, при условии, что в случае такого действия или упущения служащих или представителей будет также доказано, что они действовали при исполнении служебных обязанностей".

#### Статья XI

В Статье 25А Конвенции пункты I и 3 исключаются и заменяются следующими положениями:

"I. Если иск предъявлен к служащему или представителю перевозчика в связи с вредом, о котором говорится в настоящей Конвенции, то такой служащий или представитель, если он докажет, что он действовал при исполнении своих служебных обязанностей, будет иметь право на такое ограничение ответственности, на которое имеет право сослаться сам перевозчик на основании настоящей Конвенции.

3. Положения пунктов I и 2 настоящей Статьи не применяются к перевозке груза, если будет доказано, что вред явился результатом действия или упущения служащих или представителей, совершенных либо с намерением причинить вред, либо по небрежности и с сознанием того, что это может причинить вред".

#### Статья XII

В Статье 28 Конвенции существующий пункт 2 становится пунктом 3 и добавляется следующий пункт 2:

"2. В отношении вреда, происшедшего в результате смерти, телесного повреждения или задержки пассажира, а также уничтожения, утери, повреждения или задержки багажа, иск об ответственности может быть предъявлен в одном из судов, упомянутых в пункте I настоящей Статьи, или на территории одной из Высоких Договаривающихся Сторон в суде, в пределах юрисдикции которого находится учреждение перевозчика, если пассажир имеет свое постоянное местожительство или постоянное местопребывание на территории той же самой Высокой Договаривающейся Стороны".

#### Статья XIII

После Статьи 30 Конвенции включается следующая статья:

#### "Статья 30А

Настоящая Конвенция ни в коей мере не предрешает вопроса о том, имеет ли лицо, ответственное за вред в соответствии с ее положениями, право регресса против любого другого лица".

## Статья XIV

После Статьи 35 Конвенции включается следующая Статья:

### "Статья 35А

Ничто в настоящей Конвенции не препятствует государству устанавливать и применять в пределах своей территории систему возмещения, в дополнение к тому, которое предусмотрено настоящей Конвенцией, в пользу истцов в случае смерти или телесного повреждения пассажиров. Такая система должна отвечать следующим условиям:

а) она ни в коем случае не должна возлагать на перевозчика, его служащих или представителей какую-либо ответственность в дополнение к той, которая предусмотрена настоящей Конвенцией;

б) она не должна возлагать на перевозчика никакого финансового или административного бремени, кроме получения в указанном государстве взносов от пассажиров, если это потребуется;

с) она не должна допускать никакой дискриминации между перевозчиками в отношении заинтересованных пассажиров, и преимущества, которыми могут пользоваться такие пассажиры в соответствии с этой системой, должны предоставляться им независимо от того, услугами какого перевозчика они пользовались;

д) если пассажир уплатил взнос в соответствии с этой системой, любое лицо, потерпевшее вред вследствие смерти или телесного повреждения такого пассажира, будет иметь право пользоваться преимуществами этой системы".

## Статья XV

После Статьи 41 Конвенции включается следующая статья:

### "Статья 42

1. Без ущерба для положений Статьи 41, конференции участников Гватемальского протокола от восьмого марта 1971 года будут созваны соответственно в течение пятого и десятого годов после даты вступления в силу указанного Протокола в целях пересмотра предела, установленного в пункте I а) Статьи 22 Конвенции, измененной настоящим Протоколом.

2. На каждой из конференций, упомянутых в пункте I настоящей статьи, предел ответственности, установленный в пункте I а) Статьи 22, действующей на дату созыва этих конференций, не может быть увеличен на сумму, превышающую сто восемьдесят семь тысяч пятьсот франков.

3. При условии соблюдения положений пункта 2 настоящей Статьи, предел ответственности, установленный в пункте I а) Статьи 22 и действующий на дату созыва этих конференций, будет увеличен на сто восемьдесят семь тысяч пятьсот франков к 31 декабря пятого и десятого годов, следующих за датой вступления в силу Протокола, указанного в пункте I настоящей Статьи, если только упомянутые конференции не примут иного решения до указанных дат большинством в две трети голосов присутствующих и принимающих участие в голосовании представителей сторон.

4. Подлежит применению тот предел, который в соответствии с положениями предыдущих пунктов действовал на дату события, явившегося причиной смерти или телесного повреждения пассажира".

## ГЛАВА II

### СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ ИЗМЕНЕННОЙ КОНВЕНЦИИ

#### Статья XVI

Варшавская конвенция, измененная в Гааге в 1955 году и настоящим Протоколом, применяется к международной перевозке, как она определена в Статье I Конвенции, когда пункты отправления и назначения находятся либо на территориях двух Сторон настоящего Протокола или на территории одной и той же Стороны настоящего Протокола, если остановка предусмотрена на территории другого государства.

## ГЛАВА III

### ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

#### Статья XVII

Между Сторонами настоящего Протокола Варшавская конвенция, измененная в Гааге в 1955 году, и настоящий Протокол будут рассматриваться и толковаться как единый документ и будут называться - Варшавская конвенция, измененная в Гааге в 1955 году и в Гватемале в 1971 году.

#### Статья XVIII

До даты вступления в силу настоящего Протокола в соответствии с положениями Статьи XX он будет открыт для подписания всеми государствами - членами Организации Объединенных Наций либо членами одного из специализированных учреждений, или Международного агентства по атомной энергии, либо участниками Статута Международного Суда, а также любым другим государством, приглашенным Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций стать участником настоящего Протокола.

#### Статья XIX

1. Настоящий Протокол подлежит ратификации подписавшими его государствами.
2. Ратификация настоящего Протокола любым государством, не являющимся Стороной Варшавской конвенции, или любым государством, не являющимся Стороной Варшавской конвенции, измененной в Гааге в 1955 году, будет означать присоединение к Варшавской конвенции, измененной в Гааге в 1955 году и в Гватемале в 1971 году.
3. Ратификационные грамоты сдаются на хранение Международной организации гражданской авиации.

#### Статья XX

1. Настоящий Протокол вступит в силу на девяностый день после сдачи на хранение тридцатой ратификационной грамоты при условии однако, что общий объем международных регулярных воздушных перевозок, выраженный в пассажиро-километрах, в соответствии со статистическими данными за 1970 год, опубликованными Международной организацией гражданской авиации, авиапредприятий пяти государств, которые ратифицировали настоящий Протокол, составит по меньшей мере сорок процентов от общего объема международных регулярных воздушных перевозок авиапредприятий государств - членов Международной организации гражданской авиации в том же году. Если ко времени сдачи на хранение тридцатой ратификаци-

онной грамоты это условие не будет выполнено, Протокол вступит в силу только на девяностый день после того, как оно будет выполнено. Для каждого государства, ратифицирующего настоящий Протокол после сдачи на хранение последней ратификационной грамоты, необходимой для его вступления в силу, настоящий Протокол вступит в силу на девяностый день после сдачи на хранение ратификационной грамоты данного государства.

2. После вступления в силу настоящего Протокола он будет зарегистрирован в Организации Объединенных Наций Международной организации гражданской авиации.

#### Статья XXI

1. После вступления в силу настоящего Протокола он будет открыт для присоединения любого государства, упомянутого в Статье XVIII.

2. Присоединение к настоящему Протоколу любого государства, не являющегося Стороной Варшавской конвенции, или какого-либо государства, не являющегося Стороной Варшавской конвенции, измененной в Гааге в 1955 году, будет означать присоединение к Варшавской конвенции, измененной в Гааге в 1955 году и в Гватемале в 1971 году.

3. Документ о присоединении сдается на хранение Международной организации гражданской авиации и возьмет действие на девяностый день после сдачи его на хранение.

#### Статья XXII

1. Любая Сторона настоящего Протокола может денонсировать его путем уведомления Международной организации гражданской авиации.

2. Денонсация возьмет действие через шесть месяцев после даты получения Международной организацией гражданской авиации уведомления о денонсации.

3. Между Сторонами настоящего Протокола денонсация Варшавской конвенции одной из них в соответствии со Статьей 39 данной Конвенции или Гаагского протокола, в соответствии со Статьей XXIV данного Протокола, не должна толковаться, как денонсация Варшавской конвенции, измененной в Гааге в 1955 году и в Гватемале в 1971 году.

#### Статья XXIII

1. К настоящему Протоколу могут быть сделаны только следующие оговорки:

а) государство, суды которого не правомочны в соответствии со своим законом присуждать судебные издержки, включая расходы по оплате помощи адвоката, может в любое время путем уведомления Международной организации гражданской авиации заявить, что пункт 3 а) Статьи 22 не применяется к их судам; и

б) государство может в любое время путем уведомления Международной организации гражданской авиации заявить, что Варшавская конвенция, измененная в Гааге в 1955 году и в Гватемале в 1971 году, не применяется к перевозке лиц, багажа и груза, осуществляемой для его военных властей на зарегистрированных в данном государстве воздушных судах, все места на которых зарезервированы такими властями или от их имени.

2. Любое государство, сделавшее оговорку в соответствии с предыдущим пунктом, может в любое время снять ее путем уведомления Международной организации гражданской авиации.

#### Статья XXIV

Международная организация гражданской авиации немедленно информирует все государства, которые подписали настоящий Протокол, о дате каждого подписания, дате сдачи на хранение каждой ратификационной грамоты или документа о присоединении, дате вступления в силу настоящего Протокола и сообщает все прочие соответствующие сведения.

#### Статья XXV

Между Сторонами настоящего Протокола, которые также являются Сторонами Конвенции, дополнительной к Варшавской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицами, не являющимися перевозчиками по договору, подписанной в Гвадалахаре 18 сентября 1961 года (в дальнейшем именуемой "Гвадалахарская конвенция"), любая ссылка на Варшавскую конвенцию, содержащаяся в Гвадалахарской конвенции, будет относиться к Варшавской конвенции, измененной в Гааге в 1955 году и в Гватемале в 1971 году в случаях, когда перевозка, осуществляемая в соответствии с договором, упомянутым в пункте b) Статьи I Гвадалахарской конвенции, регулируется настоящим Протоколом.

#### Статья XXVI

Настоящий Протокол останется открытым для подписания любым государством, указанным в Статье XVIII, в Министерстве иностранных дел Республики Гватемала до 30 сентября 1971 года и после этого, до его вступления в силу в соответствии со Статьей XX, - в Международной организации гражданской авиации. Правительство Республики Гватемала незамедлительно информирует Международную организацию гражданской авиации о любом подписании и дате подписания в течение периода, на протяжении которого Протокол будет открыт для подписания в Гватемале.

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

(\*) СОВЕРШЕНО в Гватемале восьмого дня марта месяца одна тысяча девятьсот семьдесят первого года на французском, английском и испанском языках, причем все три текста являются аутентичными. Международная организация гражданской авиации подготовит аутентичный текст настоящего Протокола на русском языке. В случае каких-либо разногласий текст, составленный на французском языке, на котором составлена Варшавская конвенция от 12 октября 1929 года, будет считаться основным.

(\*) *Аутентичный текст Протокола на русском языке утвержден Советом ИКАО на его 86-й сессии 9 октября 1975 года и публикуется с санкции Генерального секретаря.*

5/76, Q/P1/4000;  
1/99, Q/P2/400

Order No. 8932  
Printed in ICAO