

AUGLÝSING

um Montreal-bókun nr. 4 um breytingar á Varsjárssamningnum um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa.

Hinn 28. júní 2004 var pólska utanríkisráðuneytinu afhent aðildarskjal Íslands vegna Montreal-bókunar nr. 4 um breytingar á samningnum um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa, er undirritaður var í Varsjá 12. október 1929, eins og honum var breytt með bókuninni sem gerð var í Haag 28. september 1955, undirrituð í Montreal 25. september 1975, sbr. Samninga Íslands við erlend ríki nr. 35, þar sem Varsjárssamningurinn er birtur, og 36, og auglýsingu í C-deild Stjórnartíðinda nr. 9/1963. Alþingi hafði með ályktun 19. maí 2004 heimilað að Ísland gerðist aðili að bókuninni. Bókunin öðlast gildi að því er Ísland varðar 26. september 2004.

Bókunin er birt sem fylgiskjal með auglýsingu þessari.

Þetta er hér með gert almenningi kunnugt.

Utanríkisráðuneytinu, 1. júlí 2004.

Halldór Ásgrímsson.

Gunnar Snorri Gunnarsson.

Fylgiskjal.

MONTREAL-BÓKUN nr. 4
um breytingar á samningnum um samræmingu
nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli
landa, er undirritaður var í Varsjá 12. október
1929, eins og honum var breytt með bókuninni
sem gerð var í Haag 28. september 1955,
undirrituð í Montreal 25. september 1975.

MONTREAL PROTOCOL No.4
to Amend the Convention for the Unification of
Certain Rules Relating to International
Carriage by Air signed at Warsaw on 12
October 1929 as amended by the Protocol done
at The Hague on 28 September 1955, signed at
Montreal on 25 September 1975

RÍKISSTJÓRNIRNAR SEM UNDIRRITAÐ HAFA
BÓKUN ÞESSA OG

THE GOVERNMENTS UNDERSIGNED

ÁLÍTA að æskilegt sé að breyta samningnum um
samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga
milli landa, sem var undirritaður í Varsjá 12. október
1929, eins og honum var breytt með bókuninni sem
gerð var í Haag 28. september 1955,

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

HAFÁ ORÐIÐ ÁSÁTTAR um eftirfarandi:

HAVE AGREED as follows:

I. KAFLI Breytingar á samningnum.

I. gr.

Samningurinn, sem er breytt með ákvæðum þessa kafla, er Varsjársmningurinn eins og honum var breytt í Haag 1955.

II. gr.

Í 2. gr. samningsins falli 2. mgr. brott og eftirfarandi komi í stað hennar:

„2. Að því er varðar flutning pósts skal viðkomandi flytjandi aðeins skaðabótaskyldur gagnvart hlutaðeigandi pósthjórnn í samræmi við gildandi reglur um tengsl flytjenda og pósthjórna.

3. Ákvæði samnings þessa gilda ekki um flutning pósts nema að því leyti sem kveðið er á um í 2. mgr. þessarar greinar.“

III. gr.

Í II. kafla samningsins falli III. hluti (5. til 16. gr.) brott og eftirfarandi komi í stað hans:

„III. hluti – Flugfarmskírteini.

5. gr.

1. Afhenda ber flugfarmskírteini þegar um farmflutning er að ræða.

2. Heimilt er að varðveita greinargerð um fyrirhugaðan flutning með öðrum hætti sem getur, samþykki sendandi það, komið í stað þess að afhenda flugfarmskírteini. Ef slíkri annarri aðferð er beitt skal flytjandinn, æski sendandi þess, afhenda sendanda móttökukvittun fyrir farminum sem gerir kleift að bera kennsl á sendinguna og heimilar aðgang að þeim upplýsingum sem koma fram í þeirri greinargerð sem er varðveitt með öðrum hætti sem fyrir greinir.

3. Þó ekki sé unnt, á umflutnings- og ákvörðunarstöðum, að beita þeirri aðferð annarri, sem gerði kleift að varðveita greinargerðina um flutning sem um getur í 2. mgr. þessarar greinar, veitir það ekki sendanda rétt til þess að neita að taka við farni til flutnings.

6. gr.

1. Sendandi skal fylla út flugfarmskírteini í þremur frumeintökum.

2. Fyrsta eintakið skal merkt „handa flytjanda“ og skal sendandi undirrita það. Annað eintakið skal merkt „handa viðtakanda“ og skal sendandi og flytjandi undirrita það. Flytjandinn skal undirrita þriðja eintakið og afhenda sendanda eftir að farni hefur verið veitt viðtaka.

CHAPTER I Amendments to the Convention Article I

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

Article II

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

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

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

Article III

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

“Section III. – Documentation relating to cargo

Article 5

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

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

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

Article 6

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

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

3. Heimilt er að prenta eða stimpla undirritun flytjanda og sendanda.

4. Útfylli flytjandinn flugfarmskirteinið, að beiðni sendanda, skal litið svo á að flytjandinn hafi gert það fyrir hönd sendanda, nema færðar séu sönnur á annað.

7. gr.

Ef um fleiri en eitt stykki er að ræða:

- a) getur farmflytjandi krafist þess að sendandi fylli út aðskilin flugfarmskirteini;
- b) getur sendandi krafist þess að flytjandinn afhendi aðskildar móttökukvittanir fyrir farmi þegar sá annar háttur er hafður á sem um getur í 2. mgr. 5. gr.

8. gr.

Flugfarmskirteinið og móttökukvittun fyrir farmi skulu innihalda upplýsingar um:

- a) brottfararstað og ákvörðunarstað;
- b) séu brottfararstaður og ákvörðunarstaður innan landsvæðis eins samningsaðila og einn eða fleiri umsamdir áningarstaðir innan landsvæðis annars ríkis, að minnsta kosti einn slíkan áningarstað; og
- c) þyngd sendingar.

9. gr.

Þrátt fyrir að ákvæðum 5. til 8. gr. sé ekki fylgt hefur það engin áhrif á tilvist og gildi flutningssamnings sem ákvæði samnings þessa gilda engu að síður um, meðal annars ákvæði um takmörkun bótaábyrgðar.

10. gr.

1. Sendandi er ábyrgur fyrir því að upplýsingar og yfirlýsingar um farm, sem hann færir inn í flugfarmskirteini eða eru færðar inn fyrir hans hönd, séu réttar; það sama gildir um upplýsingar og yfirlýsingar um farm sem hann lætur flytjandanum í té eða eru látnar flytjanda í té fyrir hans hönd og færa á inn í móttökukvittun fyrir farmi eða greinargerð sem er varðveitt með öðrum hætti sem um getur í 2. mgr. 5. gr.

2. Sendandi skal gera flytjanda skaðlausan vegna alls tjóns sem flytjandinn verður fyrir, eða annar aðili sem flytjandinn er ábyrgur gagnvart, sakir þess að upplýsingarnar og yfirlýsingarnar, sem sendandi lætur í té eða eru látnar í té fyrir hans hönd, eru ólögmatar, rangar eða ófullkomnar.

3. Flytjandinn skal, með fyrirvara um ákvæði 1. og 2. mgr. þessarar greinar, gera sendanda skaðlausan vegna alls tjóns sem sendandinn verður fyrir, eða annar aðili sem sendandinn er ábyrgur gagnvart,

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

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

Article 7

When there is more than one package:

- (a) the carrier of cargo has the right to require the consignor to make out separate air waybills;
- (b) the consignor has the right to require the carrier to deliver separate receipts when the other means referred to in paragraph 2 of Article 5 are used.

Article 8

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

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

Article 9

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

Article 10

1. The consignor is responsible for the correctness of the particulars and statements relating to the cargo inserted by him or on his behalf in the air waybill or furnished by him or on his behalf to the carrier for insertion in the receipt for the cargo or for insertion in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 5.

2. The consignor shall indemnify the carrier against all damage suffered by him, or by any other person to whom the carrier is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements furnished by the consignor or on his behalf.

3. Subject to the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article, the carrier shall indemnify the consignor against all damage suffered by him, or by any other person to whom the consignor is liable, by reason of

sakir þess að upplýsingarnar og yfirlýsingarnar, sem flytjandinn færir inn, eða eru færðar inn fyrir hans hönd, í móttökukvittun fyrir farmi eða greinargerð, sem er varðveitt með öðrum hætti sem um getur í 2. mgr. 5. gr., eru ólögmatar, rangar eða ófullkomnar.

11. gr.

1. Flugfarmskírteini eða móttökukvittun fyrir farmi gildir að órannsökuðu máli sem sönnun fyrir því að samningur hafi verið gerður, því að við farmi hafi verið tekið og fyrir þeim flutningsskilmálum sem þar um getur.

2. Yfirlýsingar í flugfarmskírteini eða móttökukvittun fyrir farmi um þyngd, mál og umbúðir farms sem og stykkjafjölda gilda að órannsökuðu máli sem sönnun fyrir þeim atriðum sem eru tilgreind. Yfirlýsingar um magn, rúmtak eða ástand vöru gilda hins vegar ekki sem sönnunargagn gegn flytjanda, nema að því leyti sem fram kemur í flugfarmskírteini eða móttökukvittun fyrir farmi að hann hafi, í viðurvist sendanda, gengið úr skugga um sannleiksgildi þeirra eða þær eiga skylt við sýnilegt ástand farmsins.

12. gr.

1. Sendandi hefur, með fyrirvara um þá skyldu að standa við allar skuldbindingar sínar samkvæmt flutningssamningi, rétt til þess að ráðstafa farmi með því að fjarlægja hann í flughöfn sem er brottfararstaður eða ákvörðunarstaður eða með því að stöðva flutning hans á leiðinni hvar sem lent er eða krefjast þess að hann verði afhentur á ákvörðunarstað eða á leiðinni öðrum aðila en þeim viðtakanda sem var upphaflega tilnefndur eða með því að krefjast þess að hann sé endursendur til flughafnar sem er brottfararstaður. Hann skal ekki fara með fyrrnefndan ráðstöfunarrétt þannig að flytjandinn eða aðrir sendendur verði fyrir tjóni og skal endurgreiða útlagðan kostnað sem hlýst af því að þessum rétti er beitt.

2. Sé ógerlegt að fara að fyrirmælum sendanda skal flytjandinn tilkynna honum það án tafar.

3. Fari flytjandinn að fyrirmælum sendanda um ráðstöfun farms án þess að krefjast þess að sá hluti flugfarmskírteinis eða móttökukvittunar fyrir farmi, sem þeim siðarnefnda er afhentur, sé lagður fram mun hann verða skaðabótaskyldur, með fyrirvara um rétt hans til bóta frá sendanda, fyrir öllu tjóni sem hver sá aðili, sem löglega hefur yfir að ráða fyrrnefndum hluta flugfarmskírteinisins eða móttökukvittunarinnar fyrir farmi, kann að verða fyrir af þeim sökum.

4. Réttur sendanda fellur niður um leið og réttur viðtakanda hefst skv. 13. gr. Neiti viðtakandi því að taka við farmi eða ekki er unnt að ná sambandi við hann endurheimtir sendandi samt sem áður ráðstöfunarrétt sinn.

the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements inserted by the carrier or on his behalf in the receipt for the cargo or in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 5.

Article 11

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

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

Article 12

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

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

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

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

13. gr.

1. Viðtakanda ber, nema sendandi hafi haldið fram rétti sínum skv. 12. gr., réttur til að gera kröfu, við komu farms til ákvörðunarstaðar, um að flytjandinn afhendi honum farminn gegn greiðslu tilhlýðilegra gjalda og eftir að hann hefur fullnægt skilyrðum um flutning.
2. Flytjanda ber skylda til þess að tilkynna viðtakanda án tafar um komu farms, nema samið sé um annað.
3. Viðurkenni flytjandi að farmur hafi glatast eða sé farmur ókominn sjö dögum eftir þann dag sem von var á honum getur viðtakandi haldið fram þeim rétti gagnvart flytjandanum sem flutningssamningurinn kveður á um.

14. gr.

Sendandi og viðtakandi geta hvor um sig nýtt sér allan þann rétt sem þeim ber skv. 12. og 13. gr., hvor í eigin nafni, hvort sem þeir gæta eigin hagsmuna eða hagsmuna annarra, að því tilskildu að þeir sinni þeim skyldum sem þeim ber samkvæmt flutnings-samningi.

15. gr.

1. Ákvæði 12., 13. og 14. gr. hafa hvorki áhrif á tengsl sendanda og viðtakanda þeirra á milli né gagnkvæm tengsl þriðju aðila sem sækja rétt sinn annaðhvort til sendanda eða viðtakanda.
2. Ákvæðum 12., 13. og 14. gr. má aðeins breyta með sérstöku ákvæði í flugfarmskírteini eða mót-tökukvittun fyrir farmi.

16. gr.

1. Sendanda er skylt að láta í té þær upplýsingar og framvísa þeim skjölum sem eru nauðsynleg til þess að uppfylla formkröfur tollýfirvalda og lögreglu áður en unnt er að afhenda viðtakanda farm. Sendandi er skaðabótaskyldur gagnvart flytjanda vegna tjóns sem hlýst af því að slíkar upplýsingar eða skjöl vantar eða þau eru ófullkomin eða ólögmat, nema tjónið sé af völdum flytjandans, starfsmanna hans eða umboðsmanna.
2. Flytjanda ber ekki skylda til þess að kanna hvort fyrrnefndar upplýsingar eða skjöl séu rétt eða full-nægjandi.“

IV. gr.

Ákvæði 18. gr. samningsins falli brott og eftir-farandi komi í stað þeirra:

„18. gr.

1. Flytjandi er skaðabótaskyldur vegna tjóns, sem

Article 13

1. Except when the consignor has exercised his right under Article 12, the consignee is entitled, on arrival of the cargo at the place of destination, to require the carrier to deliver the cargo to him, on payment of the charges due and on complying with the conditions of carriage.
2. Unless it is otherwise agreed, it is the duty of the carrier to give notice to the consignee as soon as the cargo arrives.
3. If the carrier admits the loss of the cargo, or if the cargo has not arrived at the expiration of seven days after the date on which it ought to have arrived, the consignee is entitled to enforce against the carrier the rights which flow from the contract of carriage.

Article 14

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

Article 15

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

Article 16

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

Article IV

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

“Article 18

1. The carrier is liable for damage sustained in the

verður þegar skráður farangur eyðileggst eða glatast eða skemmist, aðeins ef sá atburður, sem olli því tjóni sem þannig varð, átti sér stað meðan á loftflutningi stóð.

2. Flytjandi er skaðabótaskyldur vegna tjóns, sem verður þegar farmur eyðileggst eða glatast eða skemmist, aðeins ef sá atburður, sem olli því tjóni sem þannig varð, átti sér stað meðan á loftflutningi stóð.

3. Flytjandinn er samt sem áður ekki skaðabótaskyldur færi hann sönnur á að eyðilegging, hvarf eða tjón á farni hafi orsakast einvörðungu af einni eða fleiri eftirtalinna ástæðna:

- a) innbyggðum annmarka, eiginleika eða ágalla farmsins;
- b) gölluðum umbúðum farmsins sem aðrir en flytjandinn eða starfsmenn hans eða umboðsmenn hafa gengið frá;
- c) stríði eða vopnuðum átökum;
- d) aðgerðum opinberra yfirvalda í tengslum við komu, brottför eða umflutning farmsins.

4. Undir loftflutning, í skilningi málsgreina þessarar greinar hér að framan, fellur sá tími sem farangur eða farmur er í vörslu flytjanda, í flughöfn eða um borð í loftfari eða, þegar um er að ræða lendingu utan flughafnar, á hvaða stað sem er.

5. Loftflutningur nær ekki til nokkurs flutnings á landi, á sjó eða ám sem fer fram utan flughafnar. Fari hins vegar slíkur flutningur fram sem liður í framkvæmd samnings um loftflutninga, vegna fermingar, afhendingar eða umferingar, er litið svo á, nema færðar séu sönnur á annað, að tjón sé vegna atburðar sem átti sér stað meðan á loftflutningi stóð.“

V. gr.

Ákvæði 20. gr. samningsins falli brott og eftirfarandi komi í stað þeirra:

„20. gr.

Flytjandi skal ekki skaðabótaskyldur, þegar um ræðir flutning farþega og farangurs og þegar tjón verður vegna tafa á flutningi farms, færi hann sönnur á að hann og starfsmenn hans og umboðsmenn hafi gert allar nauðsynlegar ráðstafanir til þess að koma í veg fyrir tjónið eða að þeir hafi ekki með nokkru móti getað gert slíkar ráðstafanir.“

VI. gr.

Ákvæði 21. gr. samningsins falli brott og eftirfarandi komi í stað þeirra:

„21. gr.

1. Þegar um ræðir flutning farþega og farangurs og

event of the destruction or loss of, or damage to, any registered baggage, if the occurrence which caused the damage so sustained took place during the carriage by air.

2. The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of, or damage to, cargo upon condition only that the occurrence which caused the damage so sustained took place during the carriage by air.

3. However, the carrier is not liable if he proves that the destruction, loss of, or damage to, the cargo resulted solely from one or more of the following:

- (a) inherent defect, quality or vice of that cargo;
- (b) defective packing of that cargo performed by a person other than the carrier or his servants or agents;
- (c) an act of war or an armed conflict;
- (d) an act of public authority carried out in connexion with the entry, exit or transit of the cargo.

4. The carriage by air within the meaning of the preceding paragraphs of this Article comprises the period during which the baggage or cargo is in the charge of the carrier, whether in an airport or on board an aircraft, or, in the case of a landing outside an airport, in any place whatsoever.

5. The period of the carriage by air does not extend to any carriage by land, by sea or by river performed outside an airport. If, however, such carriage takes place in the performance of a contract for carriage by air, for the purpose of loading, delivery or transshipment, any damage is presumed, subject to proof to the contrary, to have been the result of an event which took place during the carriage by air.”

Article V

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

“Article 20

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

Article VI

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

“Article 21

1. In the carriage of passengers and baggage, if the

færi flytjandi sönnur á að sá aðili, sem verður fyrir tjóni, hafi valdið tjóninu eða stuðlað að því með vanrækslu getur dómstóllinn, í samræmi við lög viðkomandi lands, sýknað flytjandann eða lækkað skaðabæturnar.

2. Þegar um ræðir flutning farms og færi flytjandi sönnur á að sá aðili, sem krefst skaðabóta, eða sá aðili, sem hann sækir rétt sinn til, hafi valdið tjóninu eða stuðlað að því með vanrækslu eða öðrum ólög-mætum verknaði eða aðgerðarleysi skal bera sakir af flytjandanum, að hluta til eða að fullu, með tilliti til bótaábyrgðar hans gagnvart krefjanda, að því marki sem slík vanræksla eða ólögmatar verknaður eða aðgerðarleysi olli tjóninu eða stuðlaði að því.“

VII. gr.

Í 22. gr. samningsins:

a) falli orðin „og farms“ brott í a-lið 2. mgr.

b) skal eftirfarandi málsgrein skotið inn á eftir a-lið 2. mgr.:

„b) Þegar um ræðir flutning farms skal bótaábyrgð viðkomandi flytjanda takmörkuð við fjárhæð sem nemur 17 SDR fyrir hvert kílógramm, nema sendandi hafi, þegar böggull var afhentur flytjandanum, gefið sérstaka yfirlýsingu um hagsmuni sína af afhendingu á ákvörðunarstað og greitt aukagjald sé þess krafist. Ef svo ber undir ber flytjandanum að greiða fjárhæð, sem er jafnhá uppgefinni fjárhæð eða lægri, nema hann færi sönnur á að fjárhæðin sé hærri en raunverulegir hagsmunir sendanda af afhendingu á ákvörðunarstað.“

c) verði b-liður 2. mgr. c-liður 2. mgr.

d) skal eftirfarandi málsgrein skotið inn á eftir 5. mgr.:

„6. Líta ber svo á að með þeim fjárhæðum sem gefnar eru upp í SDR í þessari grein sé átt við sérstök dráttarréttindi samkvæmt skilgreiningu Alþjóðagjaldeyrissjóðsins. Umreikningur fjárhæða í innlenda gjaldmiðla skal, þegar um ræðir málarekstur fyrir dómstólum, fara fram miðað við verðgildi slíkra gjaldmiðla í sérstökum dráttarréttindum daginn sem dómur er kveðinn upp. Reikna ber út í SDR-verðgildi innlends gjaldmiðils samningsaðila, sem á aðild að Alþjóðagjaldeyrissjóðnum, samkvæmt matsaðferðinni sem Alþjóðagjaldeyrissjóðurinn beitir, svo gott sem daginn sem dómur er kveðinn upp, vegna meðferðar hans og yfirfærslu. Reikna ber út í SDR-verðgildi innlends gjaldmiðils samningsaðila, sem ekki á aðild að Alþjóðagjaldeyrissjóðnum, með þeim hætti sem það aðildarríki ákveður.

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

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

Article VII

In Article 22 of the Convention:

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

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

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

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

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

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

Þau ríki, sem eiga ekki aðild að Alþjóðagjald-
eyrissjóðnum og ef löggjöf þeirra heimilar ekki að
ákvæðum b-liðar 2. mgr. 22. gr. sé beitt, geta, engu
að síður, lýst því yfir, samhliða fullgildingu eða
aðild eða hvenær sem er eftir það, að bótaábyrgð
flytjanda í málarekstri fyrir dómstóli á landsvæðum
þeirra sé takmörkuð við 250 einingar gjaldmiðla
fyrir hvert kílógramm. Fyrirnefnd eining gjaldmiðils
svarar til 65,5 millígramma gulls að hreinleika
900/1000. Heimilt er að umreikna þessar fjárhæðir í
viðeigandi innlendan gjaldmiðil í rúnnuðum tölum.
Umreikningur þessara fjárhæða í innlendan gjald-
miðil skal gerður samkvæmt lögum viðkomandi rík-
is.“

VIII. gr.

Ákvæði 24. gr. samningsins falli brott og eftirfar-
andi komi í stað þeirra:

„24. gr.

1. Að því er varðar flutning farþega og farangurs er
einungis unnt að höfða skaðabótamál, án tillits til
málavaxta, með hliðsjón af skilyrðum og þeim
mörkum bótaábyrgðar, sem eru sett fram í samningi
þessum, án tillits til þess hverjir hafa rétt til þess að
höfða mál og hver réttur hvers og eins er.
2. Að því er varðar flutning farms er einungis unnt
að höfða skaðabótamál, án tillits til málavaxta og
hvort sem það er reist á samningi þessum eða flut-
ningssamningi eða skaðabótarétti eða á öðru, með
hliðsjón af skilyrðum og þeim mörkum bótaábyrgð-
ar, sem eru sett fram í samningi þessum, án tillits til
þess hverjir hafa rétt til þess að höfða mál og hver
réttur hvers og eins er. Fyrirnefnd mörk bótaábyrgðar
jafngilda hámarksbótaábyrgð og er óheimilt að fara
fram yfir þau óháð því hvaða aðstæður leiddu til
bótaábyrgðar.“

IX. gr.

Ákvæði 25. gr. samningsins falli brott og eftirfar-
andi komi í stað þeirra:

„25. gr.

Að því er varðar flutning farþega og farangurs gilda
mörk bótaábyrgðar, sem eru tilgreind í 22. gr., ekki ef
sönnur eru færðar á að tjónið sé vegna verknæðar eða
aðgerðarleysis flytjandans, starfsmanna hans eða um-
boðsmanna sem er framinn eða viðhaft í því skyni að
valda tjóni eða sem rekja má til kæruleysis og viðkom-
andi hefði mátt vita að tjón myndi sennilega hljóta af
slíkum verknæði eða aðgerðarleysi; sá fyrirvari er þó á
að þegar um ræðir slíkan verknæð eða aðgerðarleysi
starfsmanns eða umboðsmanns séu einnig færðar sönn-
ur á að hann hafi verið að verki á vettvangi starfs síns.“

Nevertheless, those States which are not Mem-
bers of the International Monetary Fund and whose
law does not permit the application of the provisions
of paragraph 2 (b) of Article 22 may, at the time of
ratification or accession or at any time thereafter, de-
clare that the limit of liability of the carrier in judi-
cial proceedings in their territories is fixed at a sum
of two hundred and fifty monetary units per kilo-
gramme. This monetary unit corresponds to sixty-
five and a half milligrammes of gold of millesimal
fineness nine hundred. This sum may be converted
into the national currency concerned in round fig-
ures. The conversion of this sum into the national
currency shall be made according to the law of the
State concerned.”

Article VIII

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

“Article 24

1. In the carriage of passengers and baggage, any
action for damages, however founded, can only be
brought subject to the conditions and limits set out in
this Convention, without prejudice to the question as
to who are the persons who have the right to bring
suit and what are their respective rights.
2. In the carriage of cargo, any action for damages,
however founded, whether under this Convention or
in contract or in tort or otherwise, can only be
brought subject to the conditions and limits of liabi-
lity 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 cir-
cumstances which gave rise to the liability.”

Article IX

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

“Article 25

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

X. gr.

Í 25. gr. A í samningnum falli 3. mgr. brott og eftirfarandi komi í stað hennar:

„3. Að því er varðar flutning farþega og farangurs gilda ákvæði 1. og 2. mgr. þessarar greinar ekki ef sönnur eru færðar á að tjónið sé vegna verknaðar eða aðgerðarleysis flytjandans, starfsmanna hans eða umboðsmanna sem er framinn eða viðhaft í því skyni að valda tjóni eða sem rekja má til kæruleysis og viðkomandi hefði mátt vita að tjón myndi sennilega hljóta af slíkum verknaði eða aðgerðarleysi.“

XI. gr.

Eftirfarandi grein skal skotið inn á eftir 30. gr. samningsins:

„30. gr. A

Ekkert í samningi þessum skal koma í veg fyrir að aðili, sem á rétt á skaðabótum samkvæmt ákvæðum hans, eigi endurkröfurétt á hendur hvaða þriðja aðila sem er.“

XII. gr.

Ákvæði 33. gr. samningsins falli brott og eftirfarandi komi í stað þeirra:

„33. gr.

Með fyrirvara um ákvæði 3. mgr. 5. gr. skal ekkert í samningi þessum koma í veg fyrir að flytjandi geti annaðhvort neitað að gera flutningssamninga eða sett reglur sem ganga ekki gegn ákvæðum hans.“

XIII. gr.

Ákvæði 34. gr. samningsins falli brott og eftirfarandi komi í stað þeirra:

„34. gr.

Ákvæði 3. til 8. gr., að báðum meðtöldum, um flutningsskjöl gilda ekki þegar um ræðir flutning við óvenjulegar aðstæður utan venjulegs rekstrarsviðs flytjanda.“

II. KAFLI

Gildissvið samningsins með áorðnum breytingum.

XIV. gr.

Varsjársamningurinn, eins og honum var breytt í Haag 1955 og með bókun þessari, skal gilda um flutninga milli landa, eins og þeir eru skilgreindir í 1. gr. samningsins, að því tilskildu að brottfarar- og ákvörðunarstaðir, sem um getur í þeirri grein, séu annaðhvort á landsvæðum tveggja aðila að bókun þessari eða innan landsvæðis eins aðila að bókun

Article X

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

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

Article XI

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

“Article 30 A

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

Article XII

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

“Article 33

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

Article XIII

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

“Article 34

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

CHAPTER II

Scope of Application of the Convention as Amended

Article XIV

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

þessari þar sem um umsaminn áningarstað á land-svæði annars ríkis er að ræða.

III. KAFLI Lokaákvæði.

XV. gr.

Að því er varðar aðila að bókun þessari skal skilja og túlka Varsjársmninginn, eins og honum var breytt í Haag 1955, og bókun þessa saman sem eina gerð sem skal bera yfirskriftina *Varsjársmningurinn eins og honum var breytt í Haag 1955 og með Montreal-bókun nr. 4 frá 1975*.

XVI. gr.

Bókun þessi skal liggjá frammi til undirritunar af hálfu allra ríkja fram til þess dags er hún öðlast gildi í samræmi við ákvæði XVIII. gr.

XVII. gr.

1. Bókun þessi er háð fullgildingu af hálfu undirritunarríkja.
2. Fullgilding bókunar þessarar af hálfu ríkis, sem er ekki aðili að Varsjársmningnum, eða af hálfu ríkis, sem er ekki aðili að Varsjársmningnum, eins og honum var breytt í Haag 1955, skal hafa ígildi aðildar að Varsjársmningnum, eins og honum var breytt í Haag 1955 og með Montreal-bókun nr. 4 frá 1975.
3. Skjöl um fullgildingu skulu afhent ríkisstjórn Alþýðulýðveldisins Póllands til vörslu.

XVIII. gr.

1. Jafnskjótt og þrjátíu undirritunarríki hafa afhent skjöl sín um fullgildingu bókunar þessarar tekur hún gildi milli þeirra á nítugasta degi eftir að þrítugasta skjalið um fullgildingu hefur verið afhent til vörslu. Hún tekur gildi fyrir hvert og eitt ríki, sem fullgildir hana eftir það, á nítugasta degi eftir að það afhendir skjal sitt um fullgildingu til vörslu.
2. Jafnskjótt og bókun þessi tekur gildi skal ríkisstjórn Alþýðulýðveldisins Póllands skrá hana hjá Sameinuðu þjóðunum.

XIX. gr.

1. Öllum ríkjum, sem hafa ekki undirritað bókun þessa, skal heimilt að gerast aðilar að henni eftir að hún hefur öðlast gildi.
2. Aðild ríkis, sem er ekki aðili að Varsjársmningnum, eða ríkis, sem er ekki aðili að Varsjársmningnum, eins og honum var breytt í Haag 1955, að bókun þessari skal hafa ígildi aðildar að Varsjár-

col with an agreed stopping place in the territory of another State.

CHAPTER III Final Clauses Article XV

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

Article XVI

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

Article XVII

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

Article XVIII

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

Article XIX

1. This Protocol, after it has come into force, shall be open for accession by any non-signatory State.
2. Accession to this Protocol by any State which is not a Party to the Warsaw Convention or by any State which is not a Party to the Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, shall have the ef-

samningnum, eins og honum var breytt í Haag 1955 og með Montreal-bókun nr. 4 frá 1975.

3. Aðild fer fram með því að afhenda ríkisstjórn Alþýðulýðveldisins Póllands aðildarskjal til vörslu og tekur gildi á níutigasta degi eftir afhendingu.

XX. gr.

1. Hverjum aðila að bókun þessari er heimilt að segja bókun þessari upp með tilkynningu til ríkisstjórnar Alþýðulýðveldisins Póllands.

2. Uppsögn tekur gildi sex mánuðum eftir þann dag er ríkisstjórn Alþýðulýðveldisins Póllands tekur við tilkynningu um uppsögn.

3. Að því er varðar aðila að bókun þessari skal ekki á neinn hátt líta á uppsögn Varsjársmningsins af hálfu einhvers þeirra í samræmi 39. gr. hans eða Haag-bókunarinnar í samræmi við XXIV. gr. hennar sem uppsögn Varsjársmningsins, eins og honum var breytt í Haag 1955 og með Montreal-bókun nr. 4 frá 1975.

XXI. gr.

1. Einungis er heimilt að gera eftirfarandi fyrirvara við bókun þessa:

- a) ríki getur hvenær sem er lýst því yfir, með tilkynningu til ríkisstjórnar Alþýðulýðveldisins Póllands, að Varsjársmningurinn, eins og honum var breytt í Haag 1955 og með Montreal-bókun nr. 4 frá 1975, gildi ekki um flutning fólks, farangurs og farms fyrir hernaðaryfirvöld þess með loftfari, sem er skráð í því ríki, þar sem slík yfirvöld hafa tekið frá allt flutningsrými eða það hefur verið gert fyrir þeirra hönd; og
- b) hvaða ríki sem er getur lýst því yfir, jafnhliða fullgildingu Montreal-viðbótarbókunar nr. 3 frá 1975 eða aðild að henni eða hvenær sem er eftir það, að það sé óbundið af ákvæðum Varsjársmningsins, eins og honum var breytt í Haag 1955 og með Montreal-bókun nr. 4 frá 1975, að því marki sem þau fjalli um flutning farþega og farangurs. Fyrirnefnd yfirlýsing tekur gildi níutíu dögum eftir þann dag er ríkisstjórn Alþýðulýðveldisins Póllands tekur við henni.

2. Hverju því ríki, sem hefur gert fyrirvara í samræmi við næstu málsgrein hér að framan, er hvenær sem er heimilt að draga slíkan fyrirvara til baka með því að tilkynna ríkisstjórn Alþýðulýðveldisins Póllands það.

fect of accession to the Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, and by Protocol No. 4 of Montreal, 1975.

3. Accession shall be effected by the deposit of an instrument of accession with the Government of the Polish People's Republic and shall take effect on the ninetieth day after the deposit.

Article XX

1. Any Party to this Protocol may denounce the Protocol by notification addressed to the Government of the Polish People's Republic.

2. Denunciation shall take effect six months after the date of receipt by the Government of the Polish People's Republic of the notification of denunciation.

3. As between the Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Warsaw Convention in accordance with Article 39 thereof or of The Hague Protocol in accordance with Article XXIV thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, and by Protocol No. 4 of Montreal, 1975.

Article XXI

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

- (a) a State may at any time declare by a notification addressed to the Government of the Polish People's Republic that the Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, and by Protocol No. 4 of Montreal, 1975, shall not apply to the carriage of persons, baggage and cargo for its military authorities on aircraft, registered in that State, the whole capacity of which has been reserved by or on behalf of such authorities; and
- (b) any State may declare at the time of ratification of or accession to the Additional Protocol No. 3 of Montreal, 1975, or at any time thereafter, that it is not bound by the provisions of the Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, and by Protocol No. 4 of Montreal, 1975, in so far as they relate to the carriage of passengers and baggage. Such declaration shall have effect ninety days after the date of receipt of the declaration by the Government of the Polish People's Republic.

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

XXII. gr.

Ríkisstjórn Alþýðulýðveldisins Póllands skal tilkynna öllum aðildarríkjum Varsjársmningsins eða þess samnings með áorðnum breytingum, öllum ríkjum sem undirrita bókun þessa eða gerast aðilar að henni og Alþjóðaflugmálastofnuninni án tafar um dagsetningu hvernar undirritunar, þann dag er hvert skjal um fullgildingu eða aðild er afhent til vörslu, þann dag er bókun þessi öðlast gildi og aðrar viðeigandi upplýsingar.

XXIII. gr.

Að því er varðar aðila að bókun þessari, sem eru einnig aðilar að samningnum um samræmingu tiltekinnar reglna varðandi loftflutninga milli landa sem annar aðili en hinn samningsbundni flytjandi annast, sem er viðbót við Varsjársmninginn, sem var undirritaður í Gvadalajara 18. september 1961 (hér á eftir nefndur Gvadalajara-samningurinn), skal í öllum vísunum til „Varsjársmningsins“ í Gvadalajara-samningnum felast vísun til Varsjársmningsins, eins og honum var breytt í Haag 1955 og með Montreal-bókun nr. 4 frá 1975, þegar bókun þessi gildir um flutning samkvæmt samningnum sem um getur í b-lið 1. mgr. 1. gr. Gvadalajara-samningsins.

XXIV. gr.

Séu tvö eða fleiri ríki aðilar bæði að bókun þessari og Gvatemala-bókuninni frá 1971 eða að Montreal-viðbótarbókun nr. 3 frá 1975 gilda eftirfarandi reglur þeirra í milli:

- a) ákvæðin, sem leiðir af því fyrirkomulagi sem komið er á með bókun þessari og fjalla um farm og póstsendingar, skulu ganga framar en ákvæðin sem leiðir af því fyrirkomulagi sem komið var á með Gvatemala-bókuninni frá 1971 eða með Montreal-viðbótarbókun nr. 3 frá 1975;
- b) ákvæðin, sem leiðir af því fyrirkomulagi sem komið er á með Gvatemala-bókuninni frá 1971 eða með Montreal-viðbótarbókun nr. 3 frá 1975 og fjalla um farþega og farangur, skulu ganga framar en ákvæðin sem leiðir af því fyrirkomulagi sem komið er á með bókun þessari.

XXV. gr.

Bókun þessi skal liggja frammi til undirritunar fram til 1. janúar 1976 í höfuðstöðvum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og eftir það, uns hún öðlast gildi í samræmi við XVIII. gr., í utanríkisráðuneyti Alþýðulýðveldisins Póllands. Alþjóðaflugmálastofnunin skal tilkynna ríkisstjórn Alþýðulýðveldisins Póllands án tafar um sérhverja undirritun og dagsetningu hennar meðan bókunin liggur frammi til undir-

Article XXII

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

Article XXIII

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

Article XXIV

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

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

Article XXV

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

ritunar í höfuðstöðvum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar.

ÞESSU TIL STAÐFESTU hafa undirritaðir fulltrúar, sem til þess hafa fullt umboð, undirritað bókun þessa.

GJÖRT í Montreal hinn 25. september 1975 á ensku, frönsku, rússnesku og spænsku og eru allir textarnir fjórir gildir. Ef um ósamræmi er að ræða skal franskur textinn ráða, en Varsjárþátturinn frá 12. október 1929 var gerður á frönsku.

signature and the date thereof during the time that the Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the International Civil Aviation Organization.

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

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