SCHEDULES

[X1FIRST SCHEDULE

THE WARSAW CONVENTION WITH THE AMENDMENTS MADE IN IT BY THE HAGUE PROTOCOL

Editorial Information

X1 Schedule 1, containing the provisions of the Warsaw Convention as amended at the Hague in 1955 and by Protocols No. 3 and No. 4 signed at Montreal in 1975, substituted (*prosp.*) with saving for Schedule 1 as originally enacted, containing the provisions of the Warsaw Convention with the amendments made in it by the Hague Protocol, by Carriage by Air and Road Act 1979 (c. 28, SIF 9), **ss. 1(1)(3)**, 6(2), 7(2)

PART II

THE FRENCH TEXT

CONVENTION

POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES RELATIVES AU TRANSPORT AERIEN INTERNATIONAL

CHAPITRE IER

OBJET—DÉFINITIONS

Article 1er

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

(2) Est qualifié *transport international,* au sens de la présente Convention, tout transport dans lequel, d'aprés les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties Contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie Contractante si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat, même si cet Etat n'est pas une Haute Partie Contractante. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'une seule Haute Partie Contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente Convention.

(3) Le Transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs ext censé constituer pour l'application de la présente Convention un transport unique lorsqu'il

a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats, et il ne perd pas son caractére international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans le territoire d'un même Etat.

Article 2

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

(2) La présente Convention ne s'applique pas au transport du courrier et des colis postaux.

CHAPITRE II

TITRE DE TRANSPORT

Section 1.—Billet de passage

Article 3

(1) Dans le transport de passagers, un billet de passage 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 qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales;

(c) un avis indiquant que si les passagers entreprennent un voyage comportant une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, leur transport peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésion corporelle, ainsi qu'en cas de perte ou d'avarie des bagages.

(2) Le billet de passage fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport. L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux régles de la présente Convention. Toutefois, si, du consentement du transporteur, le passager s'embarque sans qu'un billet de passage ait été déivré, ou si le billet ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1 (c) du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22.

Section 2.—Bulletin de bagages

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 billet de passage conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1er, ou n'est pas inclus dans un tel billet, doit contenit:

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

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

(c) un avis indiquant que, si le transport comporte une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, il peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de perte ou d'avarie des bagages.

(2) Le bulletin de bagages fait foi, jusqu'à preuve contraire, de l'enregistrement des bagages et des conditions du contrat de transport. L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux régles de la présente Convention. Toutefois, si le transporteur accepte la garde des bagages sans qu'un bulletin ait été délivré ou si, dans le cas où le bulletin n'est pas combiné avec un billet de passage conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1 (c), ou n'est pas inclus dans un tel billet, il ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1 (c) du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévalour des dispositions de l'article 22, alinéa 2.

Section 3.—Lettre de transport aérien

Article 5

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

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

Article 6

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

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

(3) La signature du transporteur doit être apposée avant l'embarquement de la marchandise à bord de l'aéronef.

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

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

Changes to legislation: *There are currently no known outstanding effects for the Carriage by Air Act 1961, PART II. (See end of Document for details)*

Article 7

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

Article 8

La lettre de transport aérien doit contenir:

(a) L'indication des points de départ et de destination;

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

(c) un avis indiquant aux expéditeurs que, si le transport comporte une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, il peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité des transporteurs en cas de perte ou d'avarie des marchandises.

Article 9

Si, du consentement du transporteur, des marchandises sont embarquées à bord de l'aéronef sans qu'une lettre de transport aérien ait été établie ou si celle-ci ne comporte pas l'avis prescrit à l'article 8, alinéa (c), le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22, alinéa 2.

Article 10

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

(2) Il supportera la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée à raison de ses indications et déclarations irréguliéres, inexactes ou incomplétes.

Article 11

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

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

Article 12

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

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

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

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

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

Article 13

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

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

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

Article 14

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

Article 15

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

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

(3) Rien dans la présente Convention n'empêche l'établissement d'une lettre de transport aérien négociable.

Article 16

(1) L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et de joindre à la lettre de transport aérien les documents qui, avant la remise de la marchandise au desinataire,

Changes to legislation: *There are currently no known outstanding effects for the Carriage by Air Act 1961, PART II. (See end of Document for details)*

sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insufficance ou de l'irrégularité de ces renseignements et piéces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou des ses préposés.

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

CHAPITRE III

RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

Article 17

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

Article 18

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

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

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

Article 19

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

Article 20

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

Article 21

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

Article 22

(1) Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est limitée à la somme de **[**[F1]16,600 Droits de Tirage spéciaux**]**. Dans le cas où, d'aprés la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois par une convention spéciale avec le transporteur, le passager pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

(2) (a) Dans le transport de bagages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limité à la somme de **[**[F2]17 Droits de Tirage spéciaux**]** par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expditeur 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 bagages enregistrés ou 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 bagages enregistrés ou des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par le même bulletin de bagages ou la même lettre de transport aérien, le poids total de ces colis doit être pris en considération pout déterminer la limite de responsabilité.

Textual Amendments

F2 Words substituted (1.12.1997) by Carriage by Air and Road Act 1979 (c. 28, SIF 9), **ss. 4(1)(a)(i)(ii)**, 6(2), 7(2); S.I. 1997/2565, art. 2, **Sch.**

(3) En ce qui concerne les objets dont le passager conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à **[**[F3]332 Droits de Tirage spéciaux**]** par passager.

Textual Amendments

F3 Words substituted (1.12.1997) by Carriage by Air and Road Act 1979 (c. 28, SIF 9), **ss. 4(1)(a)(i)(ii)**, 6(2); S.I. 1997/2565, art. 2, **Sch.**

(4) Les limites fixées par le présent article n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à sa loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais du procés exposés par le demandeur. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procés, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.

(**[**[F4]5) Les sommes indiquées en Droits de Tirage spéciaux dans le présent article sont considérées comme se rapportant au Droit de Tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur de ces monnaies en Droit de Tirage spécial à la date du jugement.**]**

Textual Amendments

F4 para. (5) of Art. 22 Pt. II (as originally enacted) substituted (1.12.1997) by Carriage by Air and Road Act 1979 (c. 28, SIF 9), **ss. 4(1)**(*b*)(ii), 6(2); S.I. 1997/2565, art. 2, **Sch.**

Article 23

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

(2) L'alinéa 1–*U* du présent article ne s'applique pas aux clauses concernant la perte ou le dommage résultant de la nature ou du vice propre des marchandises transportées.

Article 24

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

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

Article 25

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

Article 25A

(1) Si une action est intentée contre un préposé du transporteur à la suite d'un dommage visé par la présente Convention, ce préposé, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévalour des limites de responsabilité que peut invoquer ce transporteur en vertu de l'article 22.

(2) Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur et de ses préposés ne doit pas dépasser lesdites limites.

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

Article 26

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

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

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

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

Article 27

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

Article 28

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

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

Article 29

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

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

Article 30

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

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

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

Changes to legislation: *There are currently no known outstanding effects for the Carriage by Air Act 1961, PART II. (See end of Document for details)*

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS COMBINÉS

Article 31

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

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

CHAPITRE V

DISPOSITIONS GÉNÉRALES ET FINALES

Article 32

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

Article 33

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

Article 34

Les dispositions des articles 3 à 9 inclus relative aux titres de transport ne sont pas applicables au transport effectué dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne.

Article 35

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

Article 36

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

. . . . . .

Article 40A

(1) . . . . .

(2) Aux fins de la Convention, le mot*territoire*signifie non seulement le territoire métropolitain d'un Etat, mais aussi tous les territoires qu'il représente dans les relations extérieures.

. . . . . .

PROTOCOLE ADDITIONNEL

Ad Article 2

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

Changes to legislation:
There are currently no known outstanding effects for the Carriage by Air Act 1961, PART II.