

*Status:* This version of this chapter contains provisions that are prospective.  
*Changes to legislation:* There are currently no known outstanding effects for the  
Carriage by Air Act 1961, CHAPITRE Ier. (See end of Document for details)

## SCHEDULES

PROSPECTIVE

### [<sup>F1</sup>SCHEDULE 1 U.K.]

#### THE WARSAW CONVENTION AS AMENDED AT THE HAGUE IN 1955 AND BY PROTOCOLS NO. 3 AND NO. 4 SIGNED AT MONTREAL IN 1975

##### Textual Amendments

- F1** [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1955 and by Protocols No. 3 and No. 4 signed at Montreal in 1975, substituted (*prosp.*) with saving for Schedule 1 as originally enacted, containing the provisions of the Warsaw Convention with the amendments made in it by the Hague Protocol, by Carriage by [Air and Road Act 1979 \(c. 28, SIF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 U.K.

#### THE FRENCH TEXT CHAPITRE IER OBJET—DÉFINITIONS

##### CHAPITRE IER U.K.

##### OBJET — DÉFINITIONS

###### *Article 1er*

- (1) La présente Convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transports aériens.
- (2) Est qualifié *transport international*; au sens de la présente Convention, tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties Contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie Contractante si une escale est prévue 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 est censé constituer pour l'application de la présente Convention un transport unique lorsqu'il

---

*Status: This version of this chapter contains provisions that are prospective.*

*Changes to legislation: There are currently no known outstanding effects for the Carriage by Air Act 1961, CHAPITRE 1er . (See end of Document for details)*

---

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 caractère 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) Dans le transport des envois postaux, le transporteur n'est responsable qu'envers l'administration postale compétente conformément aux règles applicables dans les rapports entre les transporteurs et les administrations postales.
- (3) Les dispositions de la présente Convention autres que celles de l'alinéa (2) ci-dessus ne s'appliquent pas au transport des envois postaux.]

**Status:**

This version of this chapter contains provisions that are prospective.

**Changes to legislation:**

There are currently no known outstanding effects for the Carriage by Air Act 1961, CHAPITRE Ier .