

◎千九百五十五年九月二十八日にヘーグで作成された議定書により改正された千九百二十九年十月十二日にワルソーで署名された国際航空運送に関する規則の統一に関する条約を改正するモントリオール第四議定書

(略称) ワルソーで署名された国際航空運送に関する規則の統一に関する条約を改正する第四議定書

昭和五十四年	九月二十五日	モントリオールで採択
平成 十年	六月 十四日	効力発生
平成 十二年	五月二十六日	国会承認
平成 十二年	六月 二十日	批准の閣議決定
平成 十二年	六月 二十日	批准書寄託
平成 十二年	六月 三十日	公布(条約第六号)
平成 十二年	六月 三十日	告示(外務省告示第三〇七号)
平成 十二年	九月 十八日	我が国について効力発生

目次

前文	.....	ページ
第一章 条約の改正	.....	一一五
第一条 改正の対象	.....	一一五
第二条 第二条の改正	.....	一一五
第三条 第二章第三節(第五条から第十六条まで)の改正	.....	一一六
第四条 第十八条の改正	.....	一一〇

ワルソーで署名された国際航空運送に関する規則の統一に関する条約を改正する第四議定書

第五 条	第二十 条の改正	一一一
第六 条	第二十一 条の改正	一一一
第七 条	第二十二 条の改正	一一二
第八 条	第二十四 条の改正	一一三
第九 条	第二十五 条の改正	一一四
第十 条	第二十五 条 A (3) の改正	一一四
第十一 条	第三十 条 A の追加	一一四
第十二 条	第三十三 条の改正	一一五
第十三 条	第三十四 条の改正	一一五
第二章	改正された条約の適用範囲	一一五
第十四 条	改正された条約の適用範囲	一一五
第三章	最終規定	一一六
第十五 条	条約及びこの議定書の扱い	一一六
第十六 条	署名のための開放	一一六
第十七 条	批准	一一六
第十八 条	効力発生	一一七
第十九 条	加入	一一七
第二十 条	廃棄	一一七
第二十一 条	留保	一一八
第二十二 条	寄託国政府による通報	一一八
第二十三 条	条約を補足する他の条約との関係	一一八
第二十四 条	条約を改正する他の議定書との関係	一一九
第二十五 条	署名のための開放の場所と期間	一一九
末	文	一一九

千九百五十五年九月二十八日にヘーグで作成された議定書により改正された千九百二十九年十月十二日にワルソーで署名された国際航空運送についての規則の統一に関する条約を改正するモントリオール第四議定書

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

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

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.

前 文

下名の政府は、
千九百五十五年九月二十八日にヘーグで作成された議定書により改正された千九百二十九年十月十二日にワルソーで署名された国際航空運送についての規則の統一に関する条約を改正することが望ましいと認め、

次のとおり協定した。

第一章 条約の改正

第一条

この章の規定により改正される条約は、千九百五十五年にヘーグで改正されたワルソー条約である。

第二条

条約第一条(2)を削り、次の(2)及び(3)を加える。

(2) 郵便物の運送については、運送人の責任は、運送人と郵政当局との間の関係について適用する規則に従って関係する郵政当局に対して負うものに限られる。

ワルソーで署名された国際航空運送についての規則の統一に関する条約を改正する第四
議定書

ワルソーで署名された国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約を改正する第四
議定書

二二六

(3) この条約は、(2)の規定を除くほか、郵便物の運送については適用しない。

第三条

条約第二章第三節(第五条から第十六条まで)を次のように改める。

第二章第
三節(第
五条から
第十六条
まで)の
改正

第三節 貨物に関する書類

第五条

(1) 貨物の運送については、航空運送状が交付されるものとする。

(2) 運送についての記録を保存する他のいかなる手段も、荷送人の同意を得て航空運送状の交付に替えることができる。当該他の手段を用いる場合において、荷送人が要請するときは、運送人は、送り荷の識別及び当該他の手段によつて保存される記録に含まれる情報の入手を可能にする貨物受取証を荷送人に交付する。

(3) 運送人は、通過又は到達の地点において(2)に規定する運送についての記録を保存する他の手段を用いることができないことを理由として、運送のための貨物の引受けを拒否することはできない。

第六条

(1) 航空運送状は、荷送人が原本三通を作成する。

(2) 第一の原本には、「運送人用」と記載して、荷送人が署名する。第二の原本には、「荷受人用」と記載して、荷送人及び運送人が署名する。第三の原本には、運送人が署名し、当該第三の原本は、運送人が貨物を引き受けた後に荷送人に手交する。

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) 運送人及び荷送人の署名は、印刷又はスタンプをもつて替えることができる。

(4) 荷送人の要請により運送人が航空運送状を作成した場合には、反証がない限り、荷送人のために作成したものと認める。

第七条

二以上の荷がある場合において、

(a) 貨物の運送人は、荷送人に対し個別の航空運送状を作成することを要求する権利を有する。

(b) 第五条(2)に規定する他の手段を用いるときは、荷送人は、運送人に対し個別の貨物受取証を交付することを要求する権利を有する。

第八条

航空運送状又は貨物受取証には、次の事項の記載を含める。

(a) 出発地及び到達地

(b) 出発地及び到達地が一の締約国の領域内にあり、かつ、一又は二以上の予定寄航地が他の国の領域内にある場合には、当該予定寄航地のうち少なくとも一の予定寄航地

(c) 送り荷の重量

第九条

第五条から前条までの規定が遵守されなかつた場合においても、運送契約の存在又は効力に影響を及ぼすものではなく、当該運送契約は、責任の制限に関する規定を含むこの条約の適用を受ける。

第十条

(1) 荷送人は、航空運送状に自らにより又は自らのために記載された貨物に関する明細及び申告が正確であること並びに貨物受取証又は第五条(2)に規定する他の手段によつて保存される記録への記載のため自

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

ワルソーで署名された国際航空運送についての規則の統一に関する条約を改正する第四議定書

一一八

らにより又は自らのために運送人に対して提示された貨物に関する明細及び申告が正確であることにつき、責任を負う。

(2) 荷送人は、自らにより又は自らのために提出された明細及び申告に不備があること又はこれが不正確若しくは不完全であることによつて生じた運送人の損害又は運送人が責任を負う他の者の損害につき、運送人に対して責任を負う。

(3) 運送人は、(1)及び(2)の規定に従つて(1)を条件として、自らにより又は自らのために貨物受取証又は第五条(2)に規定する他の手段によつて保存される記録に記載された明細及び申告に不備があること又はこれらが不正確若しくは不完全であることによつて生じた荷送人の損害又は荷送人が責任を負う他の者の損害につき、荷送人に対して責任を負う。

第十一条

(1) 航空運送状又は貨物受取証は、反証がない限り、これらに記載された契約の締結、貨物の引受け及び運送の条件に関して証明力を有する。

(2) 貨物の重量、寸法及び荷造り並びに荷の数に関する航空運送状又は貨物受取証に記載された申告は、反証がない限り、証明力を有する。貨物の数量、容積及び状態に関する申告は、運送人が荷送人の立会いの下にその申告を点検し及びその旨が航空運送状に記載された場合又はその申告が貨物の外見上明らかな点に関するものである場合を除くほか、運送人に対する不利な証拠とはならない。

第十二条

(1) 荷送人は、運送契約に基づくすべての債務の履行につき責任を負うことを条件として、出発飛行場若しくは到達飛行場で貨物を回収し、運送の途中における着陸の際に貨物を留め置き、当初指定した荷受人以外の者に対する到達地若しくは運送の途中における貨物の引渡しを要求し又は出発飛行場へ貨物を返送させることにより、貨物を処分する権利を有する。当該荷送人は、運送人又は他の荷送人の利益を侵害するような方法でその権利を行使してはならず、また、当該権利の行使によつて生じた費用を償還しなければならない。

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 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) 運送人は、荷送人の求めに応ずることができない場合には、直ちにその旨を荷送人に通知しなければならない。
- (3) 運送人は、荷送人用の航空運送状又は荷送人に交付した貨物受取証の提示を要求することなく貨物の処分に関する荷送人の求めに応じた場合には、これにより当該航空運送状又は貨物受取証を合法的に所持する者に与えることがある損害について責任を負う。このことは、荷送人に対する運送人の求償を妨げるものではない。

(4) この条に基づき荷送人が有する権利は、荷受人の権利が次条の規定に従つて生ずる時に消滅する。ただし、荷受人が貨物の受取を拒否する場合又は荷受人と連絡をとることができない場合には、荷送人は、その権利を回復する。

第十三条

(1) 荷送人が前条に基づき権利を行使した場合を除くほか、荷受人は、貨物が到達地に到達したときは、運送人に対し、料金を精算し及び運送の条件に従うことを条件として、貨物の引渡しを要求する権利を有する。

(2) 別段の合意がない限り、運送人は、貨物の到達を速やかに荷受人に通知する。

(3) 運送人が貨物の滅失を認める場合又は貨物が到達すべきであった日の後七日が経過しても到達しなかつた場合には、荷受人は、運送人に対し、運送契約から生ずる権利を行使することが出来る。

第十四条

荷送人及び荷受人は、運送契約により負うことになる債務を履行することを条件として、自己の利益のためであるか自己以外の者の利益のためであるかを問わず、自己の名において、前二条の規定により荷送人及び荷受人に与えられるすべての権利をそれぞれ行使することができる。

第十五条

ワルソーで署名された国際航空運送についての規則の統一に関する条約を改正する第四議定書

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.

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

ワルソーで署名された国際航空運送についての規則の統一に関する条約を改正する第四議定書

一三〇

(1) 前三条の規定は、荷送人と荷受人との関係又は荷送人若しくは荷受人から権利を取得した第三者の相互の関係に影響を及ぼすものではない。

(2) 航空運送状又は貨物受取証における明示の規定によつてのみ、前三条の規定と異なる内容を定めることができる。

第十六条

(1) 荷送人は、税関、入市税関又は警察がその手続上、貨物の荷受人への引渡しに先立ち必要とする情報及び書類を提出しなければならない。荷送人は、運送人に対し、そのような情報若しくは書類がないこと若しくは不足していること又はこれらに不備があることによつて生じた損害について責任を負う。ただし、その損害が運送人又はその使用人若しくは代理人の過失による場合は、この限りでない。

(2) 運送人は、(1)の情報又は書類が正確であるか又は十分であるかを調査する義務を負わない。

第四条

条約第十八条を次のように改める。

第十八条の改正

第十八条

(1) 運送人は、託送手荷物の破壊、滅失又はき損の場合における損害については、その損害の原因となった事故が航空運送中に生じたものである場合には、責任を負う。

(2) 運送人は、貨物の破壊、滅失又はき損の場合における損害については、その損害の原因となった事故が航空運送中に生じたものであることを条件として、責任を負う。

(3) 運送人は、貨物の破壊、滅失又はき損が次の一又は二以上の原因からのみ生じたものであることを証明する場合には、責任を免れる。

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 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) 貨物の固有の欠陥又は性質
 - (b) 運送人又はその使用人若しくは代理人以外の者によつて行われた貨物の荷造りの欠陥
 - (c) 戦争行為又は武力紛争
 - (d) 貨物の輸入、輸出又は通過に関してとられた公的機関の措置
- (4) (1)から(3)までの規定の適用上、航空運送中とは、手荷物又は貨物が飛行場内若しくは航空機上のいずれにあるかを問わず、又は飛行場外に着陸する場合には場所のいかんを問わず、運送人の管理の下にある期間をいう。

(5) 航空運送中とする期間には、飛行場外で行う陸上運送、海上運送又は河川運送の期間を含まない。ただし、これらの運送が航空運送契約の履行に当たり積み込み、引渡し又は積替えのために行われる場合には、損害は、反証がない限り、航空運送中における事故から生じたものと推定する。

第五条

条約第二十條を次のように改める。

第二十條 の改正

第二十條

旅客及び手荷物についての損害並びに貨物の航空運送における延着から生じた損害については、運送人は、運送人並びにその使用人及び代理人が損害を防止するために必要なすべての措置をとつたこと又はそのような措置をとることが不可能であつたことを証明する場合には、責任を負わない。

第六條

条約第二十一條を次のように改める。

第二十一條 の改正

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 transhipment, 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:—

ワルソーで署名された国際航空運送についての規則の統一に関する条約を改正する第四
議定書

ワルソーで署名された国際航空運送についての規則の統一に関する条約を改正する第四議定書

一三三二

第二十一条

Article 21

- (1) 旅客及び手荷物の運送については、損害を被つた者の過失が損害を生じさせ又は損害に寄与したことを運送人が証明する場合には、裁判所は、その適用する法令に従い、運送人の責任の全部又は一部を免するてがらざる。
- (2) 貨物の運送については、賠償の請求者又は賠償の請求者の権利を生じさせた者の過失又は不当な作為若しくは不作為が損害を生じさせ又は損害に寄与したことを運送人が証明する場合には、運送人は、当該過失又は不当な作為若しくは不作為が損害を生じさせ又は損害に寄与した範囲内で、請求者に対する責任の全部又は一部を免れる。

第七条

Article VII

条約第二十一条中、

In Article 22 of the Convention -

- (a) ②(a)の「及び貨物」を削る。
- (b) ②(a)の次に次の新たな(b)を加える。
- (b) 貨物の運送については、運送人の責任は、重量一キログラム当たり十七特別引出権の額を限度とする。ただし、荷送人が荷を運送人に引き渡すに当たつて到達地における引渡し時の価額として特定の価額を申告し、かつ、必要とされる追加の料金を支払つた場合は、この限りでない。この場合には、運送人は、申告された価額が到達地における引渡しの際における荷送人にとつての実際の価額を超えることを証明しない限り、申告された価額を限度とする額を支払う責任を負う。
- (c) 改正前の②(b)を②(c)とする。
- (d) ⑤の次に次の⑥を加える。
- (6) この条において特別引出権で表示する額は、国際通貨基金が定める特別引出権の額をいう。これらの額の各締約国の通貨への換算は、訴訟手続の場合には、判決の日における当該通貨の特別引出権に対する価値に従つて行う。国際通貨基金の加盟国である締約国の通貨の特別引出権に対する価値は、同基金の操作及び取引のために同基金が適用する評価方法であつて判決の日に有効であるものによつて計算す

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

る。国際通貨基金の加盟国でない締約国の通貨の特別引出権に対する価値は、その締約国の定める方法によつて計算する。

もつとも、国際通貨基金の加盟国でなく、かつ、自国の法令上(2)(b)の規定を適用することのできない締約国は、この条約の批准若しくは加入の時に又はその後いつでも、自国の領域内の訴訟手続においては運送人の責任の限度を重量一キログラム当たり二百五十貨幣単位の額とすることを宣言することができる。この貨幣単位とは、純分千分の九百の金の六十五・五ミリグラムをいう。これらの額は、関係する各締約国の通貨に概数により換算することができる。これらの額の締約国の通貨への換算は、当該締約国の法令により行う。

第八条

条約第二十四条を次のように改める。

第二十四条

- (1) 旅客及び手荷物の運送については、損害賠償についての訴えは、その訴えの事由のいかんを問わず、この条約に定める条件及び責任の限度に従ふことによつてのみ、かつ、訴えを提起する権利を有する者がいすれであるか及びこれらの者それぞれがいかなる権利を有するかという問題に影響を及ぼすことなく、提起することができる。
- (2) 貨物の運送については、損害賠償についての訴えは、その訴えがこの条約に基づくものであるか、また、契約、不法行為その他の事由を理由とするものであるかを問わず、この条約に定める条件及び責任の限度に従ふことによつてのみ、かつ、訴えを提起する権利を有する者がいすれであるか及びこれらの者それぞれがいかなる権利を有するかという問題に影響を及ぼすことなく、提起することができる。

ワルソーで署名された国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約を改正する第四
議定書

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.

Nevertheless, those States which are not Members 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, declare that the limit of liability of the carrier in judicial proceedings in their territories is fixed at a sum of two hundred and fifty monetary units per kilogramme. 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 figures. 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 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

ワルソーで署名された国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約を改正する第四
議定書

一三四

のような責任の限度は、責任の上限であり、損害賠償の責任を生じさせた事情のいかんを問わず、これを超えることはできない。

第九条

条約第二十五条を次のように改める。

第二十五
条の改正

第二十五条

旅客及び手荷物の運送については、第二十二条に規定する責任の限度は、運送人又はその使用人若しくは代理人が損害をもたらす意図をもつて又は無謀にかつ損害が生ずるおそれがあることを知りながら行つた行為（不作為を含む。）により損害が生じたことが証明される場合には、適用しない。ただし、当該使用人又は代理人の行為（不作為を含む。）の場合には、当該使用人又は代理人がそれぞれの職務を遂行中であつたことも証明されなければならない。

第十条

第二十五条のA(3)を次のように改める。

第二十五
条A(3)の
改正

(3) 旅客及び手荷物の運送については、(1)及び(2)の規定は、損害をもたらす意図をもつて又は無謀にかつ損害が生ずるおそれがあることを知りながら行つた使用人又は代理人の行為（不作為を含む。）により損害が生じたことが証明される場合には、適用しない。

第十一条

条約第二十條の次に次の第三十條のAを加える。

第三十
條の追加

第三十條のA

この条約のいかなる規定も、この条約の規定に従い損害について責任を負う者が他の者に対して求償の

may not be exceeded whatever the circumstances 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 acting within the scope of his employment.”

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

権利を有するか有しないかについて影響を及ぼすものではない。

第十二条

条約第三十三条を次のように改める。

第三十三
条の改正

第三十三条

第五条(3)に定める場合を除くほか、この条約のいかなる規定も、運送人が運送契約の締結を拒否し又はこの条約に抵触しない規則を定めることを妨げるものではない。

第十三条

条約第三十四条を次のように改める。

第三十四
条の改正

第三十四条

運送に関する書類についての第二条から第八条までの規定は、運送人としての通常の業務の範囲外において異常な状況の下で行われる運送については、適用しない。

第二章 改正された条約の適用範囲

改正され
た条約の
適用範囲

第十四条

千九百五十五年にヘルグで改正され及びこの議定書により改正されたワルソー条約は、同条約第一条に定める国際運送について適用する。ただし、同条約第一条に規定する出発地及び到達地が、この議定書の二の

改正され
た条約の
適用範囲

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 I of the Convention, provided that the places of departure and destination

ワルソーで署名された国際航空運送についての規則の統一に関する条約を改正する第四
議定書

ワルソーで署名された国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約を改正する第四
議定書

一三六

締約国の領域内にあること又はこの議定書の一の締約国の領域内にあり、かつ、予定寄航地が他の国の領域内にあることを条件とする。

最終規定

第三章 最終規定

第十五条

条約及びこの議定書の扱い

この議定書の締約国間においては、千九百五十五年にヘーグで改正されたワルソー条約及びこの議定書は、単一の文書とみなして解釈し、「千九百五十五年にヘーグで改正され及び千九百七十五年のモントリオール第四議定書により改正されたワルソー条約」と称するものとする。

第十六条

署名のため
の開放

この議定書は、第十八条の規定に従い効力を生ずる日まで、すべての国による署名のために開放しておく。

第十七条

批准

1 この議定書は、署名国によって批准されなければならない。

2 ワルソー条約の締約国でない国又は千九百五十五年にヘーグで改正されたワルソー条約の締約国でない国によるこの議定書の批准は、「千九百五十五年にヘーグで改正され及び千九百七十五年のモントリオール第四議定書により改正されたワルソー条約」への加入の効果を有する。

3 批准書は、ポーランド人民共和国政府に寄託する。

第十八条

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 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 XVII, 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 この議定書は、三十の署名国が批准書を寄託したときは、三十番目の批准書が寄託された日の後九十日目の日にこれらの国の間で効力を生ずる。その後この議定書を批准する国については、この議定書は、その批准書が寄託された日の後九十日目の日に効力を生ずる。

2 この議定書が効力を生じたときは、ポーランド人民共和国政府は、直ちにこの議定書を国際連合に登録する。

第十九条

1 この議定書は、その効力発生の後、すべての非署名国による加入のために開放しておく。

2 ワルソー条約の締約国でない国又は千九百五十五年にヘーグで改正されたワルソー条約の締約国でない国によるこの議定書への加入は、「千九百五十五年にヘーグで改正され及び千九百七十五年のモントリオール第四議定書により改正されたワルソー条約」への加入の効果を有する。

3 加入は、ポーランド人民共和国政府への加入書の寄託により行われ、寄託の日の後九十日目の日に効力を生ずる。

第二十条

1 この議定書のいずれの締約国も、ポーランド人民共和国政府にあてた通告により、この議定書を廃棄するに同意する。

2 廃棄は、ポーランド人民共和国政府が廃棄の通告を受領した日の後六箇月で効力を生ずる。

3 この議定書の締約国間においては、この議定書のいずれかの締約国がワルソー条約第三十九条の規定に従って行う同条約の廃棄又はヘーグ議定書第二十四条の規定に従って行う同議定書の廃棄は、「千九百五十五年にヘーグで改正され及び千九百七十五年のモントリオール第四議定書により改正されたワルソー条約」の廃棄と解してはならない。

ワルソーで署名された国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約を改正する第四議定書

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 ninth day after the deposit of the thirtieth instrument of ratification. It shall come into force for each State ratifying thereafter on the nineteenth 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 effect 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 ninth 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.

ワルソーで署名された国際航空運送についての規則の統一に関する条約を改正する第四議定書

一三八

留保

第二十一条

- 1 この議定書には、次の留保のみを付することができる。
 - (a) いずれの国も、ポーランド人民共和国政府に於てた通告により、「千九百五十五年にヘーグで改正され及び千九百七十五年のモントリオール第四議定書により改正されたワルソー条約」を、自国で登録され、かつ、そのすべての積載能力を自国の軍当局に対し又は当該軍当局のために提供することとされている航空機により行われる当該軍当局のための人員、手荷物及び貨物の運送については適用しないことをいつでも宣言することができる。
 - (b) いずれの国も、千九百七十五年のモントリオール第三追加議定書の批准の時若しくは同議定書への加入の時又はその後いつでも、旅客及び手荷物の運送に関する限り「千九百五十五年にヘーグで改正され及び千九百七十五年のモントリオール第四議定書により改正されたワルソー条約」の規定に拘束されないことを宣言することができる。このような宣言は、ポーランド人民共和国政府により当該宣言が受領された日の後九十日目の日に効力を生ずる。

- 2 1の規定に基づき留保を行った国は、ポーランド人民共和国政府に於てた通告により、その留保をいつでも撤回することができる。

第二十二条

ポーランド人民共和国政府は、ワルソー条約又は改正されたワルソー条約のすべての締約国、この議定書に署名し又は加入したすべての国及び国際民間航空機関に対し、この議定書への署名の日、批准書又は加入書の寄託の日、この議定書の効力発生の日その他の関係する情報を速やかに通報する。

第二十三条

契約運送人以外の者により行われる国際航空運送についての規則の統一に関してワルソー条約を補足する条約（千九百六十一年九月十八日にグアタハラで署名。以下「グアタハラ条約」という。）の締約国であり、かつ、この議定書の締約国である国の間においては、グアタハラ条約第一条(b)に定める合意に基づき運送がこの議定書によって規律される場合には、グアタハラ条約に規定する「ワルソー条約」に

条約を補足する他の条約との関係

寄託国政府による通報

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 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.

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,"

条約を改正する他の議定書との関係

は、「千九百五十五年にヘーグで改正され及び千九百七十五年のモントリオール第四議定書により改正されたワルソー条約」を含める。

第二十四条

二以上の国が、この議定書及び千九百七十一年のグアテマラ議定書の締約国である場合又はこの議定書及び千九百七十五年のモントリオール第三追加議定書の締約国である場合には、これらの国の間においては、次の規則を適用する。

- (a) 貨物及び郵便物に関しては、この議定書に定める制度から適用の生ずる規定が、千九百七十一年のグアテマラ議定書又は千九百七十五年のモントリオール第三追加議定書に定める制度から適用の生ずる規定に優先する。
- (b) 旅客及び手荷物に関しては、千九百七十一年のグアテマラ議定書又は千九百七十五年のモントリオール第三追加議定書に定める制度から適用の生ずる規定が、この議定書に定める制度から適用の生ずる規定に優先する。

第二十五条

この議定書は、千九百七十六年一月一日までは国際民間航空機関の本部において、その後は、この議定書第十八条の規定に従い効力が生ずるまではポーランド人民共和国の外務省において、署名のために開放しておく。国際民間航空機関は、ポーランド人民共和国政府に対し、この議定書が同機関の本部において署名のために開放されている間に行われたすべての署名及び署名の日を速やかに通報する。

以上の証拠として、下名の全権委員は、正当な委任を受けてこの議定書に署名した。

千九百七十五年九月二十五日にモントリオールで、四の正文である英語、フランス語、ロシア語及びスペイン語により作成した。各正文の間に相違がある場合には、千九百二十九年十月十二日に作成されたワルソー条約の言語であるフランス語の本文による。

ワルソーで署名された国際航空運送についての統一に関する条約を改正する第四議定書

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 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.

ワルソーで署名された国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約を改正する第四
議定書

二四〇

(参考)

この議定書は、貨物の国際航空運送における契約当事者の権利義務関係、運送人の責任、損害賠償の範囲等についての規則を定め、既存の関連条約等の内容を改正するものである。