

FINLANDS FÖRFATTNINGSSAMLINGS FÖRDRAGSSERIE

ÖVERENSKOMMELSER MED FRÄMMANDE MAKTER

2004

Utgiven i Helsingfors den 16 juni 2004

Nr 76—78

INNEHÅLL

Nr		Sidan
76	Lag om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter	1189
77	Lag om ändring av 24 § lagen om paketresor	1192
78	Republikens presidents förordning om sättande i kraft av konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter samt om ikraftträdande av lagen om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter och ikraftträdande av lagen om ändring av 24 § lagen om paketresor	1193

Nr 76

(Finlands författningssamlings nr 1228/2002)

L a g

om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter

Given i Helsingfors den 20 december 2002

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Internationell lufttransport

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, nedan Montrealkonventionen, upprättad i Montreal den 28 maj 1999, gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

Montrealkonventionen tillämpas även på

avtal som gäller transport mellan Finland och en sådan främmande stat som inte är part i konventionen, om inte något annat följer av 8 § eller av artikel 57 i konventionen.

Vid lufttransport av passagerare och resgods iakttas dessutom vad som bestäms i rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage, nedan ansvarsförordningen.

RP 184/2002
TrUB 17/2002
RSv 190/2002

2 §

Inrikes lufttransport

Med de undantag som anges i 2 och 3 mom. tillämpas Montrealkonventionen även på avtal om sådan lufttransport där avgångs- och destinationsorten finns i Finland och i fråga om vilken mellanlandning inte skall ske i annan stat (*inrikes lufttransport*), om inte något annat följer av ansvarsförordningen eller artikel 57 i konventionen.

På avtal om inrikes lufttransport som utförs av någon annan än ett lufttransportföretag tillämpas konventionen endast om transporten utförs mot ersättning.

Den som ansvarar för skada vid inrikes lufttransport av gods kan inte åberopa vad som i artikel 22.3 i konventionen bestäms om begränsning av ansvaret, om det påvisas att skadan har orsakats av en sådan handling eller underlåtenhet som avses i artikel 22.5.

3 §

Försäkringar

Beträffande försäkring av ansvar som föreskrivs i denna lag eller i ansvarsförordningen gäller artikel 7 i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag och artikel 3.2 i ansvarsförordningen samt 68 § luftfartslagen (281/1995).

4 §

Utvidgning av ansvarsförordningens tillämpningsområde

Bestämmelserna om förskottsutbetalningsskyldighet i artikel 5 i ansvarsförordningen och bestämmelserna om informationsskyldighet i artikel 6 i ansvarsförordningen tillämpas även på sådana näringsidkare som utan att vara lufttrafikföretag för egen räkning tillhandahåller tjänster för transport av passagerare i luftfartyg mot ersättning samt på sådana avtal om inrikes lufttransport på vilka Montrealkonventionen skall tillämpas med stöd av 2 §.

5 §

Behörig domstol

Kan talan om ersättning väckas i Finland med stöd av artikel 33.2 i Montrealkonventionen, har den tingsrätt inom vars domkrets passageraren var bosatt när olyckan inträffade behörighet att pröva talan.

6 §

Omräkning av särskilda dragningsrätter

Med särskilda dragningsrätter avses i Montrealkonventionen de särskilda dragningsrätter som fastställs av Internationella valutafonden. De särskilda dragningsrätterna omräknas till nationell valuta enligt kursen den dag då domen meddelas. Omräkningen till nationell valuta bestäms enligt den beräkningsmetod som Internationella valutafonden tillämpar i sin verksamhet och sina betalningar nämnda dag.

7 §

Ikraftträdande

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av republikens president.

Genom denna lag upphävs lufttransportlagen av den 23 maj 1986 (387/1986).

8 §

Övergångsbestämmelser

Denna lag tillämpas inte på avtal som ingåtts före ikraftträdandet.

Så länge den i Warszawa den 12 oktober 1929 ingångna konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran (FördrS 26/1937), nedan Warszawakonventionen, är i kraft mellan Finland och en främmande stat skall lagen om befordran med luftfartyg (289/1937) tillämpas på transporter som konventionen gäller.

Så länge Warszawakonventionen sådan den lyder ändrad genom det i Haag den 28 september 1955 avslutade protokollet (FördrS 37/1977), nedan den ändrade Warszawakon-

ventionen, är i kraft mellan Finland och en främmande stat skall lagen om luftbefordringsavtal (45/1977) tillämpas på transporter som den ändrade Warszawakonventionen gäller.

Så länge det i Montreal den 25 september

1975 upprättade Montrealprotokollet 4 om ändring av den ändrade Warszawakonventionen (FördrS 88/1998) är i kraft mellan Finland och en främmande stat skall lufttransportlagen tillämpas på godstransporter som protokollet gäller.

Helsingfors den 20 december 2002

Republikens President

TARJA HALONEN

Utrikesminister *Erkki Tuomioja*

Nr 77

(Finlands författningssamlings nr 1229/2002)

L a g

om ändring av 24 § lagen om paketresor

Given i Helsingfors den 20 december 2002

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen den 28 november 1994 om paketresor (1079/1994) 24 §, sådan den lyder i lag 1121/2000, som följer:

24 §

Bestämmande av skadeståndsansvaret i vissa fall

Utan hinder av 23 § bestäms researrangörens ersättningsansvar för skador vid transport enligt vad som om transporten i fråga bestäms i sjölagen (674/1994), lagen om befordran med luftfartyg (289/1937), lagen om luftbefordringsavtal (45/1977), lufttransportlagen (387/1986), järnvägstransportlagen (1119/2000) eller rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadestånds-

ansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage, eller enligt vad som därom bestäms i konventionen om internationella järnvägstransporter (COTIF, FördrS 5/1985) eller konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (FördrS 78/2004).

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av republikens president.

Denna lag tillämpas på avtal som ingår efter ikraftträdandet.

Helsingfors den 20 december 2002

Republikens President

TARJA HALONEN

Utrikesminister *Erkki Tuomioja*

Nr 78

(Finlands författningssamlings nr 479/2004)

Republikens presidents förordning

om sättande i kraft av konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter samt om ikraftträdande av lagen om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter och ikraftträdande av lagen om ändring av 24 § lagen om paketresor

Given i Helsingfors den 11 juni 2004

I enlighet med republikens presidents beslut, fattat på föredragning av justitieministern, föreskrivs:

1 §

Den i Montreal den 28 maj 1999 upprättade konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, vilken riksdagen godkänt den 26 november 2002 och vilken republikens president godkänt den 20 december 2002 och beträffande vilken godkännandeinstrumentet deponerats hos internationella civilluftfartsorganisationen den 29 april 2004, träder i kraft den 28 juni 2004, så som därom överenskommits.

2 §

Lagen av den 20 december 2002 om sättande i kraft och tillämpning av de

bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (1228/2002) samt lagen av samma dag om ändring av 24 § lagen om paketresor (1229/2002) träder i kraft den 28 juni 2004.

3 §

De bestämmelser i konventionen som inte hör till området för lagstiftningen är i kraft som förordning.

4 §

Denna förordning träder i kraft den 28 juni 2004.

Helsingfors den 11 juni 2004

Republikens President**TARJA HALONEN**Justitieminister *Johannes Koskinen*

(Översättning)

**KONVENTION OM VISSA ENHETLIGA
REGLER FÖR INTERNATIONELLA
LUFTTRANSPORTER**

DE FÖRDRAGSSLUTANDE STATERNA,

SOM ERKÄNNER betydelsen av konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929, nedan kallad "Warszawakonventionen", och av andra, därmed förknippade instrument för harmonisering av lagstiftningen om civil luftfart,

SOM ERKÄNNER behovet av att modernisera och konsolidera Warszawakonventionen och andra till den knutna dokument,

SOM ERKÄNNER betydelsen av att skydda konsumenternas intressen i samband med internationella lufttransporter och av att sörja för rättvis ersättning enligt kompensationsprincipen,

SOM ÅTERIGEN BEKRÄFTAR att det är önskvärt med en metodisk utveckling av de internationella lufttransporterna och med en störningsfri transport av passagerare, bagage och gods i enlighet med principerna och målen i den konvention angående internationell civil luftfart som avslutades i Chicago den 7 december 1944,

SOM ÄR ÖVERTYGADE OM att det bästa sättet att uppnå en rättvis sammanvägning av alla intressen är att ytterligare harmonisera och kodifiera vissa bestämmelser för internationella lufttransporter genom att anta en ny konvention,

HAR KOMMIT ÖVERENS OM FÖLJANDE.

**CONVENTION FOR THE UNIFICATION
OF CERTAIN RULES FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR**

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,

RECOGNIZING the significant contribution of the Convention for the Unification of Certain Rules to International Carriage by Air signed in Warsaw on 12 October 1929, hereinafter referred to as the "Warsaw Convention", and other related instruments to the harmonization of private international air law;

RECOGNIZING the need to modernize and consolidate the Warsaw Convention and related instruments;

RECOGNIZING the importance of ensuring protection of the interests of consumers in international carriage by air and the need for equitable compensation based on the principle of restitution;

REAFFIRMING the desirability of an orderly development of international air transport operations and the smooth flow of passengers, baggage and cargo in accordance with the principles and objectives of the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago on 7 December 1944;

CONVINCED that collective State action for further harmonization and codification of certain rules governing international carriage by air through a new Convention is the most adequate means of achieving an equitable balance of interests,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Kapitel I

Allmänna bestämmelser

Artikel 1

Tillämpningsområde

1. Denna konvention är tillämplig på varje internationell transport av personer, bagage eller gods som utförs med luftfartyg mot ersättning. Den är också tillämplig på transporter med luftfartyg som lufttransportföretag utför utan ersättning.

2. I denna konvention avses med "internationell transport" varje transport där avgångs- och destinationsorten enligt parternas överenskommelse — oavsett om transportavbrott eller byte av luftfartyg förekommer — ligger antingen inom två fördragsslutande staters territorier eller inom en och samma fördragsslutande stats territorium om en överenskommen mellanlandning görs inom en annan stats territorium, även om den staten inte tillträtt konventionen. Transport mellan två platser på en och samma fördragsslutande stats territorium utan överenskommen mellanlandning på en annan stats territorium anses inte som internationell transport enligt denna konvention.

3. I denna konvention anses en transport som utförs av flera transportörer efter varandra vara en enda transport, oavsett om det slutits ett eller flera avtal om denna, förutsatt att parterna betraktar transporten som en enda transport; transporten förlorar inte sin internationella karaktär enbart för att ett eller flera av avtalen helt skall fullgöras inom en och samma stats territorium.

4. Denna konvention skall även tillämpas på sådana transporter som avses i kapitel V.

Artikel 2

Transporter som utförs av en stat och transporter av post

1. Denna konvention skall tillämpas på transporter som utförs av en stat, kommun

Chapter I

General provisions

Article 1

Scope of application

1. This Convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking.

2. For the purposes of this Convention, the expression international carriage means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two States Parties, or within the territory of a single State Party if there is an agreed stopping place within the territory of another State, even if that State is not a State Party. Carriage between two points within the territory of a single State Party without an agreed stopping place within the territory of another State is not international carriage for the purposes of this Convention.

3. Carriage to be performed by several successive carriers is deemed, for the purposes of this Convention, to be one undivided carriage if it has been regarded by the parties as a single operation, whether it has been agreed upon under the form of a single contract or of a series of contracts, and it does not lose its international character merely because one contract or a series of contracts is to be performed entirely within the territory of the same State.

4. This Convention applies also to carriage as set out in Chapter V, subject to the terms contained therein.

Article 2

Carriage performed by State and carriage of postal items

1. This Convention applies to carriage performed by the State or by legally constituted

eller annat offentligt organ och som uppfyller villkoren i artikel 1.

2. Vid transport av post är transportören ansvarig enbart gentemot postbefordringsföretaget och i enlighet med de regler som gäller för förhållandet mellan transportörer och postbefordringsföretag.

3. Med undantag för vad som anges i punkt 2 skall konventionen inte tillämpas på posttransporter.

public bodies provided it falls within the conditions laid down in Article 1.

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.

Kapitel II

Dokumentation samt parternas skyldigheter vid transport av passagerare, bagage och gods

Artikel 3

Passagerare och bagage

1. För passagerartransporter skall individuella eller kollektiva transporthandlingar tillhandahållas som innehåller:

a) uppgift om avgångs- och destinationsort;

b) om avgångs- och destinationsorten ligger inom samma fördragsslutande stats territorium och en eller flera mellanlandningar enligt vad som har överenskommit skall ske inom en annan stats territorium, uppgift om platsen för minst en sådan mellanlandning.

2. Någon transporthandling behöver dock inte tillhandahållas, om uppgifterna som avses i punkt 1 registreras på annat sätt. I sådant fall skall transportören erbjuda passageraren en utskrift av de registrerade uppgifterna.

3. Transportören skall ge passageraren ett bagagekvitto för varje incheckad bagageenhet.

4. Passageraren skall skriftligen upplysas om att denna konvention, när den är tillämplig, reglerar och eventuellt begränsar transportörens skadeståndsansvar för dödsfall eller skada, för bagage som förstörts, förlorats eller skadats och för förseningar.

5. Transportavtalets befintlighet eller giltighet påverkas inte av att de föregående

Chapter II

Documentation and duties of the Parties relating to the carriage of passengers, baggage and cargo

Article 3

Passengers and baggage

1. In respect of carriage of passengers, an individual or collective document of carriage shall be delivered containing:

(a) an indication of the places of departure and destination;

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

2. Any other means which preserves the information indicated in paragraph 1 may be substituted for the delivery of the document referred to in that paragraph. If any such other means is used, the carrier shall offer to deliver to the passenger a written statement of the information so preserved.

3. The carrier shall deliver to the passenger a baggage identification tag for each piece of checked baggage.

4. The passenger shall be given written notice to the effect that where this Convention is applicable it governs and may limit the liability of carriers in respect of death or injury and for destruction or loss of, or damage to, baggage, and for delay.

5. Non-compliance with the provisions of the foregoing paragraphs shall not affect the

punkterna åsidosätts; också i sådant fall omfattas avtalet av bestämmelserna i denna konvention, inbegripet bestämmelserna om ansvarsbegränsning.

Artikel 4

Goods

1. För varje godstransport skall en flygfraktsedel tillhandahållas.

2. Någon flygfraktsedel behöver dock inte tillhandahållas, om uppgifterna angående transporten registreras på annat sätt. I sådant fall skall transportören om avsändaren begär det tillhandahålla avsändaren ett godskvitto som gör det möjligt att identifiera försändelsen och ger tillgång till de uppgifter om transporten som registrerats.

Artikel 5

Flygfraktsedelns och godskvittots innehåll

Flygfraktsedeln eller godskvittot skall innehålla:

a) uppgift om avgångsort och destinationsort;

b) om avgångs- och destinationsorten ligger inom samma fördragsslutande stats territorium och en eller flera mellanlandningar enligt vad som har överenskommit skall ske inom en annan stats territorium, uppgift om platsen för minst en sådan mellanlandning;

c) uppgift om försändelsens vikt.

Artikel 6

Handling med uppgifter om godsets art

Om det behövs för att skyldigheter enligt tullens, polisens eller någon annan myndighets föreskrifter skall kunna fullgöras, får det begäras av avsändaren att denne skall tillhandahålla en skriftlig handling med uppgifter om godsets art. Denna bestämmelse medför inte någon skyldighet eller något skadeståndsansvar för transportören.

existence or the validity of the contract of carriage, which shall, nonetheless, be subject to the rules of this Convention including those relating to limitation of liability.

Article 4

Cargo

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

2. Any other means which preserves a record of the carriage to be performed may 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 cargo receipt permitting identification of the consignment and access to the information contained in the record preserved by such other means.

Article 5

Contents of air waybill or cargo receipt

The air waybill or the cargo receipt shall include:

(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 State 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 6

Document relating to the nature of the cargo

The consignor may be required, if necessary, to meet the formalities of customs, police and similar public authorities to deliver a document indicating the nature of the cargo. This provision creates for the carrier no duty, obligation or liability resulting therefrom.

*Artikel 7**Beskrivning av flygfraktsedeln*

1. Flygfraktsedeln skall upprättas av avsändaren i tre original exemplar.
2. Det första exemplaret skall förses med beteckningen "för transportören" och undertecknas av avsändaren. Det andra exemplaret skall förses med beteckningen "för mottagaren" och undertecknas av avsändaren och transportören. Det tredje exemplaret skall undertecknas av transportören och överlämnas till avsändaren när godset har tagits emot.
3. Avsändarens och transportörens underskrifter får vara tryckta eller stämplade.
4. Om inte annat visas, skall transportören anses ha handlat på avsändarens uppdrag om transportören upprättat flygfraktsedeln på dennes begäran.

*Artikel 8**Transporthandling för flera godsenheter*

- När transporten avser flera godsenheter
- a) har transportören rätt att begära att avsändaren upprättar separata flygfraktsedlar;
 - b) har avsändaren rätt att begära att transportören lämnar över separata godskvitton, om uppgifterna i enlighet med artikel 4, andra stycket, registrerats på annat sätt.

*Artikel 9**Bristfälliga handlingar*

Transportavtalets befintlighet eller giltighet påverkas inte av att artiklarna 4—8 åsidosätts, och avtalet omfattas även i sådant fall av bestämmelserna i denna konvention, inbegripet bestämmelserna om ansvarsbegränsning.

*Article 7**Description of air waybill*

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 who shall hand it to the consignor after the cargo has been accepted.
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, the carrier shall be deemed, subject to proof to the contrary, to have done so on behalf of the consignor.

*Article 8**Documentation for multiple packages*

- 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 cargo receipts when the other means referred to in paragraph 2 of Article 4 are used.

*Article 9**Non-compliance with documentary requirements*

Non-compliance with the provisions of Articles 4 to 8 shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall, nonetheless, be subject to the rules of this Convention including those relating to limitation of liability.

*Artikel 10**Ansvar för uppgifterna i handlingarna*

1. Avsändaren ansvarar för riktigheten hos uppgifter och upplysningar om godset som denne eller någon som har handlat på dennes uppdrag har lämnat på flygfraktsedeln eller på godskvittot eller registrerat på annat sätt i enlighet med artikel 4.2. Detta gäller också, om den som handlar på avsändarens uppdrag samtidigt är ombud för transportören.

2. Avsändaren skall ersätta transportören för de skador som transportören eller någon som transportören ansvarar för orsakats på grund av att de uppgifter eller upplysningar som har lämnats av avsändaren eller på dennes uppdrag är oriktiga eller ofullständiga.

3. Om inte annat följer av punkterna 1 och 2 skall transportören ersätta avsändaren för de skador som avsändaren eller någon som avsändaren ansvarar för lidit på grund av att de uppgifter eller upplysningar som lämnats av transportören eller på dennes uppdrag och förts in på godskvittot eller registrerats på annat sätt i enlighet med artikel 4.2, är oriktiga eller ofullständiga.

*Artikel 11**Handlingarnas bevisvärde*

1. Flygfraktsedeln eller godskvittot skall, om inte annat visas, anses styrka att ett transportavtal ingåtts, att godset accepterats samt att de villkor som anges på flygfraktsedeln eller godskvittot har godtagits.

2. Om inte annat visas, skall uppgifterna på flygfraktsedeln eller godskvittot om godsets vikt, mått eller förpackning eller om antalet godsenheter anses styrka; uppgifterna på flygfraktsedeln eller godskvittot om godsets mängd, volym eller skick skall anses ha bevisvärde endast under förutsättning att transportören i avsändarens närvaro har kon-

*Article 10**Responsibility for particulars of documentation*

1. The consignor is responsible for the correctness of the particulars and statements relating to the cargo inserted by it or on its behalf in the air waybill or furnished by it or on its behalf to the carrier for insertion in the cargo receipt or for insertion in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4. The foregoing shall also apply where the person acting on behalf of the consignor is also the agent of the carrier.

2. The consignor shall indemnify the carrier against all damage suffered by it, 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 its 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 it, 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 its behalf in the cargo receipt or in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4.

*Article 11**Evidentiary value of documentation*

1. The air waybill or the cargo receipt 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 cargo receipt 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

trollerat dem och på flygfraktsedeln eller godskvittot intygat detta, eller om uppgifterna avser godsets synliga skick.

they both have been, and are stated in the air waybill or the cargo receipt to have been, checked by it in the presence of the consignor, or relate to the apparent condition of the cargo.

Artikel 12

Rätt att förfoga över godset

1. Utan att det påverkar avsändarens skyldigheter enligt transportavtalet, har denne rätt att förfoga över godset genom att återta det på avgångs- eller destinationsflygplatsen eller stoppa det vid landning under resan eller bestämma att godset på destinationsorten eller under resan skall avlämnas till någon annan än den som ursprungligen har angetts som mottagare eller begära att det skall skickas tillbaka till avgångsflygplatsen. Avsändaren får dock inte utöva sin rätt att förfoga över godset på ett sådant sätt att det medför skada för transportören eller för någon annan avsändare, och avsändaren måste ersätta de extra kostnader som uppkommer genom utövandet av denna rätt.

2. Om avsändarens anvisningar inte kan verkställas, skall transportören omedelbart underrätta avsändaren om detta.

3. Om transportören följer avsändarens anvisningar utan att begära att dennes exemplar av flygfraktsedeln eller godskvittot skall visas upp, ansvarar transportören med bibehållen regressrätt mot avsändaren för de skador som därigenom uppstår för den rättmätige innehavaren av nämnda exemplar.

4. Avsändarens rätt upphör när mottagarens rätt inträder i enlighet med artikel 13. Om mottagaren vägrar att ta emot godset eller om denne inte är anträffbar, får dock avsändaren åter rätt att förfoga över godset.

Artikel 13

Avlämnande av gods

1. Utom i de fall då avsändaren har utövat

Article 12

Right of disposition of cargo

1. Subject to its liability to carry out all its 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. The consignor must not exercise this right of disposition in such a way as to prejudice the carrier or other consignors and must reimburse any expenses occasioned by the exercise of this right.

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

3. If the carrier carries out the instructions of the consignor for the disposition of the cargo without requiring the production of the part of the air waybill or the cargo receipt delivered to the latter, the carrier will be liable, without prejudice to its 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 cargo receipt.

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 cannot be communicated with, the consignor resumes its right of disposition.

Article 13

Delivery of the cargo

1. Except when the consignor has exer-

sin rätt enligt artikel 12, har mottagaren rätt att begära att få ut godset av transportören när detta har kommit fram till destinationsorten, förutsatt att mottagaren betalar vad transportören har rätt att fordra samt uppfyller transportvillkoren.

2. Om inte annat har avtalats, skall transportören genast underrätta mottagaren när godset har kommit fram.

3. Om transportören erkänner att godset har förlorats, eller om godset inte har kommit fram inom sju dagar efter den dag då det borde ha anlänt, får mottagaren göra sina rättigheter enligt transportavtalet gällande mot transportören.

Artikel 14

Avsändarens och mottagarens utövande av sina rättigheter

Såväl avsändaren som mottagaren får göra gällande sina rättigheter enligt artiklarna 12 och 13 i eget namn, under förutsättning att de uppfyller sina förpliktelser enligt transportavtalet, oavsett om de handlar för egen räkning eller på någon annans uppdrag.

Artikel 15

Förhållandet mellan avsändare och mottagare och gentemot tredje män

1. Artiklarna 12—14 inverkar varken på avsändarens eller mottagarens inbördes förhållande eller det inbördes förhållandet mellan tredje män vars rätt härleder sig från avsändaren eller mottagaren.

2. Avvikelser från bestämmelserna i artiklarna 12—14 gäller endast om de uttryckligen är införda på flygfraktsedeln eller gods-kvittot.

Artikel 16

Skyldigheter enligt tullens, ordningsmaktens och andra myndigheters föreskrifter

1. Avsändaren skall lämna de upplysning-

cised its 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 it, 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

Enforcement of the rights of consignor and consignee

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

Article 15

Relations of consignor and consignee or mutual relations of third parties

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 cargo receipt.

Article 16

Formalities of customs, police or other public authorities

1. The consignor must furnish such infor-

ar och skriftliga handlingar som behövs för att uppfylla tullens, polisens och andra myndigheters föreskrifter innan godset får lämnas till mottagaren. Avsändaren skall ersätta transportören för den skada som uppstår för transportören på grund av att sådana upplysningar eller handlingar saknas eller är ofullständiga eller oriktiga, om inte transportören eller någon av transportörens anställda eller uppdragstagare har orsakat skadan genom fel eller försummelse.

2. Transportören är inte skyldig att undersöka upplysningarnas eller handlingarnas riktighet eller fullständighet.

Kapitel III

Fraktförarens skadeståndsansvar och ersättnings omfattning

Artikel 17

Passagerares dödsfall eller skada — Skada på bagage

1. Transportören ansvarar för dödsfall eller kroppsskada som tillfogats passagerare under förutsättning att den skadebringande händelsen inträffat ombord på luftfartyget eller vid ombordstigningen eller avstigningen.

2. Transportören ansvarar om incheckat bagage förstörts, förlorats eller skadats under förutsättning att den skadebringande händelsen inträffat ombord på luftfartyget eller under den tid då bagaget var i transportörens vård. Transportören ansvarar dock inte i den mån skadan orsakas av bagagets egenskaper eller av en inneboende defekt eller svaghet hos det. När det gäller handbagage, inbegripet personliga tillhörigheter, ansvarar transportören för skador, om transportören eller dennes anställda eller uppdragstagare har orsakat skadan genom fel eller försummelse.

3. Om transportören erkänner att incheckat bagage har förlorats eller om det incheckade bagaget inte har kommit fram inom tjugo dagar efter den dag då det skulle ha anlänt, har passageraren rätt att göra sina rätt-

mation and such documents as are necessary to meet the formalities of customs, police and any other public authorities 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, its servants or agents.

2. The carrier is under no obligation to enquire into the correctness or sufficiency of such information or documents.

Chapter III

Liability of the carrier and extent of compensation for damage

Article 17

Death and injury of passengers — damage to baggage

1. The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.

2. The carrier is liable for damage sustained in case of destruction or loss of, or of damage to, checked baggage upon condition only that the event which caused the destruction, loss or damage took place on board the aircraft or during any period within which the checked baggage was in the charge of the carrier. However, the carrier is not liable if and to the extent that the damage resulted from the inherent defect, quality or vice of the baggage. In the case of unchecked baggage, including personal items, the carrier is liable if the damage resulted from its fault or that of its servants or agents.

3. If the carrier admits the loss of the checked baggage, or if the checked baggage has not arrived at the expiration of 21 days after the date on which it ought to have arrived, the passenger is entitled to enforce

tigheter enligt transportavtalet gällande mot transportören.

4. Om inget annat anges, avses i denna konvention med "bagage" både incheckat baggage och handbagage.

Artikel 18

Skada på gods

1. Transportören ansvarar om gods förstörts, förlorats eller skadats under förutsättning att den skadebringande händelsen inträffat under lufttransporten.

2. Transportören ansvarar dock inte i den mån skadan enligt vad transportören visar orsakats av:

- a) godsets egenskaper eller av en inneboende defekt eller svaghet hos det;
- b) bristfällig förpackning av godset som har utförts av någon annan än transportören eller transportörens anställda eller uppdragstagare;
- c) krigshandling eller väpnad konflikt; eller
- d) myndighetsutövning i samband med att godset förs in i eller ut ur en stat eller transiteras.

3. Med "lufttransport" i första stycket avses den tid under vilken godset är i transportörens vård.

4. Lufttransporten omfattar dock inte sådana transporter till lands, till sjöss eller på en inre vattenväg som sker utanför en flygplats. När en sådan transport utförs för lastning, avlämnande eller omlastning på grund av transportavtalet, skall dock varje skada anses ha uppkommit till följd av en händelse under lufttransporten, om inte annat visas. Om transportören utan avsändarens samtycke ersätter hela eller delar av en transport som enligt avtalet mellan parterna skall ske i form av en lufttransport med ett annat transportslag, skall lufttransporten anses omfatta även denna del av transporten.

against the carrier the rights which flow from the contract of carriage.

4. Unless otherwise specified, in this Convention the term "baggage" means both checked baggage and unchecked baggage.

Article 18

Damage to cargo

1. 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 event which caused the damage so sustained took place during the carriage by air.

2. However, the carrier is not liable if and to the extent it proves that the destruction, or loss of, or damage to, the cargo resulted 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 its servants or agents;

(c) an act of war or an armed conflict;

(d) an act of public authority carried out in connection with the entry, exit or transit of the cargo.

3. The carriage by air within the meaning of paragraph 1 of this Article comprises the period during which the cargo is in the charge of the carrier.

4. The period of the carriage by air does not extend to any carriage by land, by sea or by inland waterway 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. If a carrier, without the consent of the consignor, substitutes carriage by another mode of transport for the whole or part of a carriage intended by the agreement between the parties to be carriage by air, such carriage by another mode of transport is deemed to be within the period of carriage by air.

*Artikel 19**Försening*

Transportören ansvarar för skador till följd av försening vid lufttransporter av passagerare, bagage och gods. Transportören ansvarar dock inte för sådana skador om transportören visar att denne och dennes anställda eller uppdragstagare har vidtagit alla de åtgärder som rimligen kan begäras för att undvika skadorna eller att det var omöjligt att vidta sådana åtgärder.

*Artikel 20**Jämkning*

Om transportören visar att en skada orsakats helt eller delvis av vårdslöshet eller underlåtenhet eller annan oriktig handling av den som begär ersättning eller av någon från vilken den som begär ersättning härleder sin rätt, skall transportören helt eller delvis vara befriad från skadeståndsansvar gentemot den som begär ersättning i den utsträckning som vårdslösheten eller underlåtenheten helt eller delvis orsakat skadan. Om en passagerare har dödats eller skadats och om någon annan än passageraren begär ersättning med anledning därav, skall transportören också vara helt eller delvis befriad från skadeståndsansvar om passageraren själv orsakat eller medverkat till skadan genom vårdslöshet eller underlåtenhet eller annan oriktig handling. Denna artikel gäller alla bestämmelser om skadeståndsansvar i denna konvention, även artikel 21.1.

*Artikel 21**Ersättning för passagerares dödsfall eller skada*

1. För sådana skador som avses i artikel 17.1 och som inte överstiger 100000 särskilda dragningsrätter för varje enskild passagerare kan transportören varken undgå eller begränsa sitt skadeståndsansvar.

2. För sådana skador som avses i artikel 17.1 är transportörens skadeståndsansvar begränsat till 100000 särskilda dragningsrät-

*Article 19**Delay*

The carrier is liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers, baggage or cargo. Nevertheless, the carrier shall not be liable for damage occasioned by delay if it proves that it and its servants and agents took all measures that could reasonably be required to avoid the damage or that it was impossible for it or them to take such measures.

*Article 20**Exoneration*

If the carrier proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of the person claiming compensation, or the person from whom he or she derives his or her rights, the carrier shall be wholly or partly exonerated from its liability to the claimant to the extent that such negligence or wrongful act or omission caused or contributed to the damage. When by reason of death or injury of a passenger compensation is claimed by a person other than the passenger, the carrier shall likewise be wholly or partly exonerated from its liability to the extent that it proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of that passenger. This Article applies to all the liability provisions in this Convention, including paragraph 1 of Article 21.

*Article 21**Compensation in case of death or injury of passengers*

1. For damages arising under paragraph 1 of Article 17 not exceeding 100000 Special Drawing Rights for each passenger, the carrier shall not be able to exclude or limit its liability.

2. The carrier shall not be liable for damages arising under paragraph 1 of Article 17 to the extent that they exceed for each

ter för varje enskild passagerare om transportören visar:

a) att skadan inte vållats av transportörens eller dennes anställdas eller uppdragstagares vårdslöshet eller annan oriktig handling eller underlåtenhet; eller

b) att skadan uteslutande orsakats av tredje mans vårdslöshet eller annan oriktig handling eller underlåtenhet.

Artikel 22

Ansvarsbegränsning beträffande försening, bagage och gods

1. För skador på grund av försening enligt artikel 19 vid transport av passagerare är transportörens skadeståndsansvar begränsat till 4 150 särskilda dragningsrätter för varje passagerare.

2. Vid transport av bagage är transportörens skadeståndsansvar om bagaget förstörts, förlorats, skadats eller försenats begränsat till 1000 särskilda dragningsrätter för varje enskild passagerare, om inte passageraren, när det incheckade bagaget överlämnades till transportören, gjorde en särskild förklaring om det intresse som är knutet till att bagaget avlämnas på destinationsorten och betalade tilläggsavgift om en sådan begärdes. I sådant fall gäller det då uppgivna beloppet som gräns för transportörens skadeståndsansvar, om inte transportören kan visa att detta belopp är högre än värdet av passagerarens faktiska intresse av att bagaget avlämnas på destinationsorten.

3. Vid transport av gods är transportörens ansvar för skada om godset förstörts, förlorats, skadats eller försenats begränsat till 17 särskilda dragningsrätter per kilogram, om inte avsändaren, när godset överlämnades till transportören, gjorde en särskild förklaring om det intresse som är knutet till att godset avlämnas på destinationsorten och betalade tilläggsavgift om en sådan begärdes. I sådant fall gäller det då uppgivna beloppet som gräns för transportörens skadeståndsansvar, om inte transportören kan visa att detta belopp är högre än värdet av avsändarens faktiska intresse av att godset avlämnas på destinationsorten.

4. Om endast en del av godset eller endast

passenger 100000 Special Drawing Rights if the carrier proves that:

(a) such damage was not due to the negligence or other wrongful act or omission of the carrier or its servants or agents; or

(b) such damage was solely due to the negligence or other wrongful act or omission of a third party.

Article 22

Limits of liability in relation to delay, baggage and cargo

1. In the case of damage caused by delay as specified in Article 19 in the carriage of persons, the liability of the carrier for each passenger is limited to 4150 Special Drawing Rights.

2. In the carriage of baggage, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to 1000 Special Drawing Rights for each passenger unless the passenger has made, at the time when the checked baggage 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 it proves that the sum is greater than the passenger's actual interest in delivery at destination.

3. In the carriage of cargo, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to a sum of 17 Special Drawing Rights per kilogram, 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 it proves that the sum is greater than the consignor's actual interest in delivery at destination.

4. In the case of destruction, loss, damage

ett föremål i detta förstörs, förloras, skadas eller försenas, skall endast vikten av denna godsenshet utgöra grund för beräkning av gränsen för transportörens skadeståndsansvar. Om värdet av andra godsensheter, som omfattas av samma flygfraktsedel, godskvitto eller registrering på annat sätt i enlighet med artikel 2.4, påverkas av förstörelsen, förlusten, skadan eller förseningen, skall den sammanlagda vikten på dessa godsensheter medräknas när gränsen för transportörens skadeståndsansvar skall bestämmas.

5. Bestämmelserna i punkt 1 och 2 gäller inte om det visas att transportören eller dennes anställda eller uppdragstagare genom en handling eller underlåtenhet orsakat skadan i avsikt att skada eller av grov oaktsamhet och med vetskap om att en skada troligen skulle bli följden. Detta gäller dock i fråga om transportörens anställda och uppdragstagare endast om det visas att de handlat under utövande av tjänsten eller uppdraget.

6. De ansvarsgränser som anges i artikel 21 och i denna artikel skall inte hindra domstolen att därutöver i enlighet med nationell lagstiftning helt eller delvis utdöma ersättning för kärandens rättegångskostnader och för andra utgifter som käranden haft till följd av en process, inbegripet upplupen ränta. Detta gäller dock inte om transportören inom sex månader från den skadebringande händelsen eller innan talan väcktes, om detta inträffar senare, skriftligen har erbjudit käranden minst lika mycket i ersättning som det utdömda skadeståndet, ej medräknat rättegångskostnader och andra utgifter till följd av processen.

Artikel 23

Omräkning av monetära enheter

1. Med "särskilda dragningsrätter" avses i denna konvention de särskilda dragningsrätter som fastställs av Internationella valutafonden. Vid rättsliga förfaranden skall omräkning av beloppen till nationell valuta ske

or delay of part of the cargo, or of any object contained therein, the weight to be taken into consideration in determining the amount to which the carrier's liability is limited shall be only the total weight of the package or packages concerned. Nevertheless, when the destruction, loss, damage or delay of a part of the cargo, or of an object contained therein, affects the value of other packages covered by the same air waybill, or the same receipt or, if they were not issued, by the same record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4, the total weight of such package or packages shall also be taken into consideration in determining the limit of liability.

5. The foregoing 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 carrier, its 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 such servant or agent was acting within the scope of its employment.

6. The limits prescribed in Article 21 and in this Article shall not prevent the court from awarding, in accordance with its own law, in addition, the whole or part of the court costs and of the other expenses of the litigation incurred by the plaintiff, including interest. The foregoing provision shall not apply if the amount of the damages awarded, excluding court costs and other expenses of the litigation, does not exceed the sum which the carrier has offered in writing to the plaintiff within a period of six months from the date of the occurrence causing the damage, or before the commencement of the action, if that is later.

Article 23

Conversion of monetary units

1. The sums mentioned in terms of Special Drawing Right in this Convention shall be deemed to refer to the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. Conversion of the sums into na-

på grundval av valutornas värde uttryckt i särskilda dragningsrätter den dag då domen meddelas. Värdet av en fördragsslutande stats nationella valuta uttryckt i särskilda dragningsrätter skall, för en stat som är medlem av Internationella valutafonden, bestämmas enligt den beräkningsmetod som ifrågavarande dag tillämpas av valutafonden för dess verksamhet och transaktioner. Värdet av en fördragsslutande stats nationella valuta uttryckt i särskilda dragningsrätter skall för en stat som inte är medlem av Internationella valutafonden beräknas på det sätt som den staten bestämmer.

2. En stat som inte är medlem av Internationella valutafonden och vars lag inte medger att de bestämmelser som anges i punkt 1 tillämpas får dock, vid ratifikations- eller anslutningstillfället eller när som helst därefter, förklara att den ansvarsgräns för transportören som gäller enligt artikel 21 skall vara 1 500 000 monetära enheter per passagerare vid rättsliga förfaranden inom deras territorium, 62 500 monetära enheter per passagerare när det gäller artikel 22.1, 15 000 monetära enheter per passagerare när det gäller artikel 22.2 och 250 monetära enheter per kilogram när det gäller artikel 22.3. Denna monetära enhet motsvarar 65,5 milligram guld av 0,900 finhet. Belopp enligt denna punkt som räknats om till nationellt myntslag får rundas av. Omräkningen av beloppen skall ske enligt den ifrågavarande statens lag.

3. Den beräkning som nämns i sista meningen i punkt 1 och den omräkningsmetod som nämns i punkt 2 skall göras så att resultatet i den fördragsslutande statens nationella valuta för de belopp som anges i artiklarna 21 och 22 så långt möjligt ger uttryck för samma realvärde som en beräkning enligt de tre första meningarna i punkt 1 skulle göra. När en fördragsslutande stat deponerar ett ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument avseende denna konvention och vid varje ändring av ett så-

tionall 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 judgement. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State 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 judgement, for its operations and transactions. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a Member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

2. 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 1 of this Article may, at the time of ratification or accession or at any time thereafter, declare that the limit of liability of the carrier prescribed in Article 21 is fixed at a sum of 1 500 000 monetary units per passenger in judicial proceedings in their territories; 62 500 monetary units per passenger with respect to paragraph 1 of Article 22; 15 000 monetary units per passenger with respect to paragraph 2 of Article 22; and 250 monetary units per kilogram with respect to paragraph 3 of Article 22. This monetary unit corresponds to 65,5 milligrams of gold of millimal fineness nine hundred. These sums may be converted into the national currency concerned in round figures. The conversion of these sums into national currency shall be made according to the law of the State concerned.

3. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 of this Article and the conversion method mentioned in paragraph 2 of this Article shall be made in such manner as to express in the national currency of the State Party as far as possible the same real value for the amounts in Articles 21 and 22 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 1 of this Article. State Parties shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1 of this Art-

dant instrument, skall den staten underrätta depositarien om den beräkningsmetod som staten tillämpar enligt punkt 1 respektive om resultatet av omräkningen enligt punkt 2.

Artikel 24

Översyn av ansvarsgränserna

1. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i artikel 25, skall depositarien, med beaktande av punkt 2 nedan, vart femte år se över de ansvarsgränser som föreskrivs i artiklarna 21—23, varvid den första översynen skall genomföras i slutet av det femte året efter dagen för konventionens ikraftträdande eller, om denna inte träder i kraft inom fem år efter det att den öppnats för undertecknande, under det första år som konventionen är i kraft, på grundval av en inflationsfaktor motsvarande den ackumulerade inflationstakten sedan den senaste översynen eller, vid den första översynen, sedan dagen för konventionens ikraftträdande. För fastställandet av inflationsfaktorn skall inflationstakten beräknas som vägt genomsnitt av den årliga ändringen i de staters konsumentprisindex, vilkas valutor omfattar den särskilda dragningsrätt som nämns i artikel 23.1.

2. Om resultatet av översynen enligt punkt 1 är en inflationsfaktor som överstiger 10 %, skall depositarien underrätta de fördragsslutande staterna om ändringen av ansvarsgränserna. Ändringen skall träda i kraft sex månader efter det att de fördragsslutande staterna underrättats. Om en majoritet av de fördragsslutande staterna inom tre månader efter det att de har underrättats om ändringen meddelar att de inte godkänner den, skall ändringen inte träda i kraft, och depositarien skall hänskjuta ärendet till ett möte mellan de fördragsslutande staterna. Depositarien skall omgående underrätta alla fördragsslutande stater om när en ändring träder i kraft.

3. Utan hinder av punkt 1 skall förfarandet enligt punkt 2 tillämpas närhelst en tredjedel av de fördragsslutande staterna så önskar,

icle, or the result of the conversion in paragraph 2 of this Article as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

Article 24

Review of limits

1. Without prejudice to the provisions of Article 25 of this Convention and subject to paragraph 2 below, the limits of liability prescribed in Articles 21, 22 and 23 shall be reviewed by the Depositary at five-year intervals, the first such review to take place at the end of the fifth year following the date of entry into force of this Convention, or if the Convention does not enter into force within five years of the date it is first open for signature, within the first year of its entry into force, by reference to an inflation factor which corresponds to the accumulated rate of inflation since the previous revision or in the first instance since the date of entry into force of the Convention. The measure of the rate of inflation to be used in determining the inflation factor shall be the weighted average of the annual rates of increase or decrease in the Consumer Price Indices of the States whose currencies comprise the Special Drawing Right mentioned in paragraph 1 of Article 23.

2. If the review referred to in the preceding paragraph concludes that the inflation factor has exceeded 10 per cent, the Depositary shall notify States Parties of a revision of the limits of liability. Any such revision shall become effective six months after its notification to the States Parties. If within three months after its notification to the States Parties a majority of the States Parties register their disapproval, the revision shall not become effective and the Depositary shall refer the matter to a meeting of the States Parties. The Depositary shall immediately notify all States Parties of the coming into force of any revision.

3. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the procedure referred to in paragraph 2 of this Article shall be applied at any time

förutsatt att inflationsfaktorn enligt första stycket överstiger 30 % sedan den senaste ändringen eller, om det ännu inte gjorts någon ändring, sedan dagen för konventionens ikraftträdande. Påföljande översyner enligt förfarandet i punkt 1 skall göras vart femte år och för första gången i slutet av det femte året efter dagen för översyn enligt denna punkt.

Artikel 25

Avtal om ansvarsgränser

En transportör får föreskriva att högre ansvarsgränser än de som fastställs i denna konvention skall gälla för transportavtalet eller att inga ansvarsgränser alls skall gälla.

Artikel 26

Ogiltiga avtalsvillkor

Varje avtalsvillkor som har till syfte att befria transportören från skadeståndsansvar eller att bestämma lägre ansvarsgränser än de som fastställts i denna konvention är ogiltigt, men transportavtalet som sådant är ändå giltigt och omfattas av bestämmelserna i konventionen.

Artikel 27

Frihet att ingå avtal

Inget i denna konvention skall hindra transportören från att vägra att sluta transportavtal, avstå från att göra gällande ansvarsfrihetsgrunder enligt konventionen eller fastställa villkor som inte strider mot konventionen.

Artikel 28

Förskott

Vid flygolyckor som medför att passage-

provided that one-third of the States Parties express a desire to that effect and upon condition that the inflation factor referred to in paragraph 1 has exceeded 30 per cent since the previous revision or since the date of entry into force of this Convention if there has been no previous revision. Subsequent reviews using the procedure described in paragraph 1 of this Article will take place at five-year intervals starting at the end of the fifth year following the date of the reviews under the present paragraph.

Article 25

Stipulation on limits

A carrier may stipulate that the contract of carriage shall be subject to higher limits of liability than those provided for in this Convention or to no limits of liability whatsoever.

Article 26

Invalidity of contractual provisions

Any provision tending to relieve the carrier of liability or to fix a lower limit than that which is laid down in this Convention shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Article 27

Freedom to contract

Nothing contained in this Convention shall prevent the carrier from refusing to enter into any contract of carriage, from waiving any defences available under the Convention, or from laying down conditions which do not conflict with the provisions of this Convention.

Article 28

Advance payments

In the case of aircraft accidents resulting

rare dödas eller skadas skall transportören, om dess nationella lagstiftning kräver det, omgående betala förskott till de fysiska personer som är ersättningsberättigade för att täcka deras omedelbara ekonomiska behov. Ett sådant förskott innebär inte något medgivande av skadeståndsansvar och får frånräknas de eventuella ersättningsbelopp som transportören senare betalar.

Artikel 29

Grund för ersättningskrav

I fråga om transporter av passagerare, bagage eller gods får en talan om skadestånd, oavsett hur den grundats — med stöd av konventionen, inomkontraktuellt, utomkontraktuellt eller på annan grund — föras endast på de villkor och inom de gränser som fastställs i denna konvention, oavsett vem eller vilka som har rätt att föra talan och vilken rätt som tillkommer dem. Vid en sådan talan är bestraffande, avskräckande eller andra icke-kompensatoriska skadeposter inte ersättningsgilla.

Artikel 30

Anställda och uppdragstagare sammanlagda skadeståndskrav

1. Om talan förs beträffande skada som omfattas av konventionen mot någon av transportörens anställda eller uppdragstagare, får dessa åberopa samma villkor och ansvarsgränser som transportören, om de kan visa att de handlat under utövande av tjänsten eller uppdraget.

2. Den sammanlagda ersättning som transportören och dennes anställda och uppdragstagare åläggs att utge får inte överskrida de nämnda gränserna.

3. Utom vid transport av gods gäller bestämmelserna i punkt 1 och 2 inte, om det visas att transportörens anställda eller uppdragstagare orsakat skadan genom handling eller underlåtenhet i avsikt att skada eller av grov oaktsamhet och med vetskap om att en

in death or injury of passengers, the carrier shall, if required by its national law, make advance payments without delay to a natural person or persons who are entitled to claim compensation in order to meet the immediate economic needs of such persons. Such advance payments shall not constitute a recognition of liability and may be offset against any amounts subsequently paid as damages by the carrier.

Article 29

Basis of claims

In the carriage of passengers, baggage and 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 such limits of liability as are 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. In any such action, punitive, exemplary or any other non-compensatory damages shall not be recoverable.

Article 30

Servants, agents — aggregation of claims

1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which the Convention relates, such servant or agent, if they prove that they acted within the scope of their employment, shall be entitled to avail themselves of the conditions and limits of liability which the carrier itself is entitled to invoke under this Convention.

2. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, its servants and agents, in that case, shall not exceed the said limits.

3. Save in respect of the carriage of cargo, 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 know-

skada troligen skulle bli följden.

ledge that damage would probably result.

Artikel 31

Article 31

Tidsfrist för reklamationer

Timely notice of complaints

1. Om inte annat visas, skall incheckat bagage eller gods som mottagaren tar emot utan anmärkning anses vara avlämnat i gott skick och i överensstämmelse med transporthandlingen eller den registrering på annat sätt som avses i artikel 3.2, och artikel 4.2.

1. Receipt by the person entitled to delivery of checked baggage or cargo without complaint is prima facie evidence that the same has been delivered in good condition and in accordance with the document of carriage or with the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 3 and paragraph 2 of Article 4.

2. Den person till vilket bagaget eller godset skall avlämnas skall reklamera eventuella skador hos transportören omgående efter upptäckten, dock senast sju dagar från mottagandet när det gäller bagage och senast fjorton dagar från mottagandet i fråga om gods. Vid försening skall reklamation ske inom 21 dagar från den dag då bagaget eller godset ställdes till denna persons förfogande.

2. In the case of damage, the person entitled to delivery must complain to the carrier forthwith after the discovery of the damage, and, at the latest, within seven days from the date of receipt in the case of checked baggage and 14 days from the date of receipt in the case of cargo. In the case of delay, the complaint must be made at the latest within 21 days from the date on which the baggage or cargo have been placed at his or her disposal.

3. Reklamation skall göras skriftligen och skall ha lämnats eller avsänts inom den ovan angivna tiden.

3. Every complaint must be made in writing and given or dispatched within the times aforesaid.

4. Om någon reklamation inte görs inom den ovan angivna tiden, får talan föras mot transportören endast om denne förfarit svikligt.

4. If no complaint is made within the times aforesaid, no action shall lie against the carrier, save in the case of fraud on its part.

Artikel 32

Article 32

Skadeståndsansvarigs död

Death of person liable

Om den skadeståndsansvarige har avlidit, får en talan om ersättning enligt denna konvention föras mot den som lagligen företräder dödsboet.

In the case of the death of the person liable, an action for damages lies in accordance with the terms of this Convention against those legally representing his or her estate.

Artikel 33

Article 33

Jurisdiktion

Jurisdiction

1. Talan om ersättning skall väckas inom något av de fördragsslutande staternas territorier. Käranden får välja att väcka talan antingen vid domstolen i den ort där transportören har sitt hemvist, där transportörens

1. An action for damages must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the States Parties, either before the court of the domicile of the carrier or of its principal place of business, or where it has

huvudkontor ligger eller där det kontor ligger, genom vilket avtalet slutits, eller också vid domstolen på destinationsorten.

2. Talan om ersättning då en passagerare dödsats eller skadats får väckas antingen vid någon av de domstolar som nämns i punkt 1 eller inom den fördragsslutande stats territorium där passageraren vid olyckstillfället hade sin huvudsakliga och stadigvarande bostad, från eller till vilket transportören bedriver lufttransport av passagerare, antingen med eget luftfartyg eller med någon annan transportörs luftfartyg på grundval av ett affärsavtal och där transportören bedriver sin verksamhet för lufttransport av passagerare från lokaler som ägs eller hyrs av transportören själv eller av någon annan transportör med vilken transportören har slutit ett affärsavtal.

3. I punkt 2 avses med

a) affärsavtal: ett avtal, som inte är ett förmedlingsavtal, mellan transportörer om tillhandahållande av gemensamma tjänster för lufttransport av passagerare,

b) huvudsaklig och stadigvarande bostad: passagerarens fasta och stadigvarande hemvist vid olyckstillfället. Passagerarens nationalitet skall inte vara avgörande i detta avseende.

4. I rättegångsfrågor skall lagen i den stat där målet prövas tillämpas.

Artikel 34

Skiljeförfarande

1. Under de förutsättningar som anges i denna artikel får parterna till ett avtal om godstransport bestämma att tvister avseende transportörens skadeståndsansvar enligt denna konvention skall avgöras genom skiljeförfarande. Ett sådant avtal skall vara skriftligt.

2. Skiljeförfarandet skall, enligt kärandens val, äga rum inom någon av de jurisdiktioner som anges i artikel 33.

3. Skiljemannen eller skiljenämnden skall tillämpa bestämmelserna i denna konvention.

4. Bestämmelserna i punkterna 2 och

a place of business through which the contract has been made or before the court at the place of destination.

2. In respect of damage resulting from the death or injury of a passenger, an action may be brought before one of the courts mentioned in paragraph 1 of this Article, or in the territory of a State Party in which at the time of the accident the passenger has his or her principal and permanent residence and to or from which the carrier operates services for the carriage of passengers by air, either on its own aircraft, or on another carrier's aircraft pursuant to a commercial agreement, and in which that carrier conducts its business of carriage of passengers by air from premises leased or owned by the carrier itself or by another carrier with which it has a commercial agreement.

3. For the purposes of paragraph 2,

(a) "commercial agreement" means an agreement, other than an agency agreement, made between carriers and relating to the provision of their joint services for carriage of passengers by air;

(b) "principal and permanent residence" means the one fixed and permanent abode of the passenger at the time of the accident. The nationality of the passenger shall not be the determining factor in this regard.

4. Questions of procedure shall be governed by the law of the court seised of the case.

Article 34

Arbitration

1. Subject to the provisions of this Article, the parties to the contract of carriage for cargo may stipulate that any dispute relating to the liability of the carrier under this Convention shall be settled by arbitration. Such agreement shall be in writing.

2. The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, take place within one of the jurisdictions referred to in Article 33.

3. The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the provisions of this Convention.

4. The provisions of paragraphs 2 and 3 of

3 skall anses ingå i alla klausuler eller avtal om skiljeförfarande, och varje villkor i sådana klausuler eller avtal som strider mot bestämmelserna är ogiltigt.

Artikel 35

Begränsning av talan

1. Rätten till ersättning är förlorad, om talan inte väckts inom två år från dagen för ankomsten till destinationsorten, beräknad från den dag då luftfartyget skulle ha ankommit eller från den dag då transporten avbröts.

2. Beräkning av denna tid skall ske i enlighet med lagen i den stat där målet prövas.

Artikel 36

Successiv transport

1. I fråga om transporter som utförs av flera transportörer efter varandra och som faller inom den definition som anges i artikel 1.3, är varje transportör som tar emot passagerare, bagage eller gods underkastad bestämmelserna i denna konvention och skall anses vara part i transportavtalet till den del avtalet behandlar den del av transporten som utförs under dennes kontroll.

2. Vid sådan transport får en passagerare eller en ersättningsberättigad person föra talan endast mot den transportör som utfört den del av transporten under vilken skadan eller förseningen inträffade, såvida inte den första transportören uttryckligen åtagit sig ansvaret för hela resan.

3. I fråga om bagage och gods får passageraren eller avsändaren väcka talan mot den första transportören, och den passagerare eller mottagare som har rätt att få ut godset får föra talan mot den sista; båda får därutöver föra talan mot den transportör som utfört den del av transporten under vilken förstörelsen, förlusten, skadan eller förseningen

this Article shall be deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith shall be null and void.

Article 35

Limitation of actions

1. The right to damages shall be extinguished if an action is not brought within a period of two years, reckoned from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the carriage stopped.

2. The method of calculating that period shall be determined by the law of the court seised of the case.

Article 36

Successive carriage

1. In the case of carriage to be performed by various successive carriers and falling within the definition set out in paragraph 3 of Article 1, each carrier which accepts passengers, baggage or cargo is subject to the rules set out in this Convention and is deemed to be one of the parties to the contract of carriage in so far as the contract deals with that part of the carriage which is performed under its supervision.

2. In the case of carriage of this nature, the passenger or any person entitled to compensation in respect of him or her can take action only against the carrier which performed the carriage during which the accident or the delay occurred, save in the case where, by express agreement, the first carrier has assumed liability for the whole journey.

3. As regards baggage or cargo, the passenger or consignor will have a right of action against the first carrier, and the passenger or consignee who is entitled to delivery will have a right of action against the last carrier, and further, each may take action against the carrier which performed the carriage during which the destruction, loss,

inträffade. De nämnda transportörerna ansvarar solidariskt i förhållande till passageraren eller avsändaren eller mottagaren.

Artikel 37

Regressrätt gentemot tredje man

Inget i denna konvention skall inverka på frågan huruvida en person som är ansvarig för skada i enlighet med konventionens bestämmelser har regressrätt gentemot någon annan person.

Kapitel IV

Kombinerade transporter

Artikel 38

Kombinerad transport

1. När en transport, som uppfyller villkoren i artikel 1, skall utföras delvis med luftfartyg och delvis med något annat transportmedel skall bestämmelserna i denna konvention enbart tillämpas på lufttransporten, utom i de fall som anges i artikel 18.4.

2. Utan hinder av denna konvention får vid kombinerade transporter villkor rörande transport med annat transportmedel tas in i transporthandlingen, förutsatt att konventionens bestämmelser iakttas när det gäller lufttransporten.

Kapitel V

Lufttransporter som utförs av någon annan än den avtalsslutande transportören

Artikel 39

Avtalsslutande transportör faktisk transportör

Bestämmelserna i detta kapitel skall tillämpas när en person (nedan kallad avtalsslutande transportör) i eget namn sluter ett transportavtal som omfattas av denna konvention med en passagerare eller avsändare

damage or delay took place. These carriers will be jointly and severally liable to the passenger or to the consignor or consignee.

Article 37

Right of recourse against third parties

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.

Chapter IV

Combined carriage

Article 38

Combined carriage

1. In the case of combined carriage performed partly by air and partly by any other mode of carriage, the provisions of this Convention shall, subject to paragraph 4 of Article 18, apply only to the carriage by air, provided that the carriage by air falls within the terms of Article 1.

2. Nothing in this Convention shall prevent the parties in the case of combined carriage from inserting in the document of air carriage conditions relating to other modes of carriage, provided that the provisions of this Convention are observed as regards the carriage by air.

Chapter V

Carriage by air performed by a person other than the contracting carrier

Article 39

Contracting carrier actual carrier

The provisions of this Chapter apply when a person (hereinafter referred to as "the contracting carrier") as a principal makes a contract of carriage governed by this Convention with a passenger or consignor or with

eller med någon som handlar på en passage-
rars eller avsändares uppdrag, medan en
annan person (nedan kallad faktisk transpor-
tör) på uppdrag av den avtalsslutande trans-
portören utför hela eller en del av transpor-
ten men med avseende på sin del inte är en
successiv transportör i konventionens me-
ning. Ett sådant uppdrag skall anses förelig-
ga, om inget annat visas.

Artikel 40

Respektive transportörs skadeståndsansvar

Om den faktiska transportören utför hela
eller en del av en transport som enligt det
avtal som avses i artikel 39 omfattas av
denna konvention och om inget annat sägs i
detta kapitel, skall konventionens regler gäl-
la både för den avtalsslutande transportören
i fråga om hela transporten enligt avtalet och
för den faktiska transportören i fråga om den
del av transporten som denne utför.

Artikel 41

Gemensamt skadeståndsansvar

1. Handling eller underlåtenhet av den
faktiska transportören eller dennes anställda
eller uppdragstagare under utövande av
tjänsten eller uppdraget skall, när det gäller
den del av transporten som den faktiska
transportören utfört, anses också som den
avtalsslutande transportörens handling eller
underlåtenhet.

2. Handling eller underlåtenhet av den av-
talsslutande transportören eller dennes an-
ställda eller uppdragstagare under utövande
av tjänsten eller uppdraget skall, när det
gäller den del av transporten som den fak-
tiska transportören utfört, anses också som
den faktiska transportörens handling eller
underlåtenhet. Dock skall inte någon hand-
ling eller underlåtenhet göra den faktiska
transportören ansvarig till ett belopp som
överskrider de belopp som anges i artiklarna
21—24. Den faktiska transportören är utan
sitt eget godkännande inte bunden av någon
särskild överenskommelse, genom vilken

a person acting on behalf of the passenger or
consignor, and another person (hereinafter
referred to as "the actual carrier") performs,
by virtue of authority from the contracting
carrier, the whole or part of the carriage, but
is not with respect to such part a successive
carrier within the meaning of this Conven-
tion. Such authority shall be presumed in the
absence of proof to the contrary.

Article 40

Respective liability of contracting and ac- tual carriers

If an actual carrier performs the whole or
part of carriage which, according to the con-
tract referred to in Article 39, is governed by
this Convention, both the contracting carrier
and the actual carrier shall, except as other-
wise provided in this Chapter, be subject to
the rules of this Convention, the former for
the whole of the carriage contemplated in
the contract, the latter solely for the carriage
which it performs.

Article 41

Mutual liability

1. The acts and omissions of the actual
carrier and of its servants and agents acting
within the scope of their employment shall,
in relation to the carriage performed by the
actual carrier, be deemed to be also those of
the contracting carrier.

2. The acts and omissions of the contract-
ing carrier and of its servants and agents act-
ing within the scope of their employment
shall, in relation to the carriage performed
by the actual carrier, be deemed to be also
those of the actual carrier. Nevertheless, no
such act or omission shall subject the actual
carrier to liability exceeding the amounts re-
ferred to in Articles 21, 22, 23 and 24. Any
special agreement under which the contract-
ing carrier assumes obligations not imposed
by this Convention or any waiver of rights
or defences conferred by this Convention or
any special declaration of interest in deliv-

den avtalsslutande transportören åtar sig förpliktelser utöver bestämmelserna i denna konvention eller avstår från att göra gällande ansvarsfrihetsgrunder enligt konventionen och inte heller av en förklaring enligt artikel 22.

Artikel 42

Reklamationers och anvisningars adressat

En reklamation eller en anvisning som enligt denna konvention skall ställas till den ena transportören gäller också mot den andra, oavsett om den riktats till den avtalsslutande eller den faktiska transportören. En anvisning enligt artikel 12 är dock giltig endast om den ges till den avtalsslutande transportören.

Artikel 43

Anställda och uppdragstagare

När det gäller den del av transporten som den faktiska transportören utfört, får dennes anställda och uppdragstagare och även den avtalsslutande transportörens anställda eller uppdragstagare åberopa samma villkor och ansvarsgränser som enligt konventionen gäller för transportören i fråga, om de kan visa att de handlat under utövande av tjänsten eller uppdraget och det inte visas att de handlat på ett sätt som medför att konventionens ansvarsgränser inte får åberopas.

Artikel 44

Sammanlagd ersättning

När det gäller den del av transporten som den faktiska transportören utfört, får den sammanlagda ersättning som åläggs denne, den avtalsslutande transportören eller deras anställda eller uppdragstagare inte överstiga det högsta belopp som gäller för endera av transportörerna enligt denna konvention; dock kan ingen av personerna i fråga åläggas att ansvara till ett belopp som överstiger den gräns som gäller för denna person.

ery at destination contemplated in Article 22 shall not affect the actual carrier unless agreed to by it.

Article 42

Addressee of complaints and instructions

Any complaint to be made or instruction to be given under this Convention to the carrier shall have the same effect whether addressed to the contracting carrier or to the actual carrier. Nevertheless, instructions referred to in Article 12 shall only be effective if addressed to the contracting carrier.

Article 43

Servants and agents

In relation to the carriage performed by the actual carrier, any servant or agent of that carrier or of the contracting carrier shall, if they prove that they acted within the scope of their employment, be entitled to avail themselves of the conditions and limits of liability which are applicable under this Convention to the carrier whose servant or agent they are, unless it is proved that they acted in a manner that prevents the limits of liability from being invoked in accordance with this Convention.

Article 44

Aggregation of damages

In relation to the carriage performed by the actual carrier, the aggregate of the amounts recoverable from that carrier and the contracting carrier, and from their servants and agents acting within the scope of their employment, shall not exceed the highest amount which could be awarded against either the contracting carrier or the actual carrier under this Convention, but none of the persons mentioned shall be liable for a sum in excess of the limit applicable to that person.

*Artikel 45**Svarande vid skadeståndskrav*

När det gäller den del av transporten som den faktiska transportören utfört kan käranden välja att föra talan om ersättning antingen mot den faktiska eller mot den avtalsslutande transportören eller mot båda, tillsammans eller var för sig. Om talan förs mot endast en av transportörerna, har denne rätt att kräva att den andre transportören deltar i förfarandet, varvid förfarandet för och följderna av detta skall regleras av lagen i den stat där målet prövas.

*Artikel 46**Jurisdiktion i särskilda fall*

Talan om ersättning enligt artikel 45 skall väckas inom något av de föredragsslutande staternas territorium. Sökanden får välja att väcka talan antingen vid en domstol där i enlighet med artikel 33 talan får föras mot den avtalsslutande transportören eller vid den behöriga domstolen i den ort där den faktiska transportören har sitt hemvist eller huvudkontor.

*Artikel 47**Ogiltiga avtalsvillkor*

Varje avtalsvillkor som har till syfte att befria den avtalsslutande transportören eller den faktiska transportören från ansvar enligt detta kapitel eller att bestämma lägre gränser för ansvaret än de som gäller enligt detta kapitel är ogiltiga, men transportavtalet som sådant är trots ett sådant villkor ändå giltigt och omfattas av bestämmelserna i detta kapitel.

*Artikel 48**Transportörernas inbördes förhållande*

Med undantag av vad som föreskrivs i ar-

*Article 45**Addressee of claims*

In relation to the carriage performed by the actual carrier, an action for damages may be brought, at the option of the plaintiff, against that carrier or the contracting carrier, or against both together or separately. If the action is brought against only one of those carriers, that carrier shall have the right to require the other carrier to be joined in the proceedings, the procedure and effects being governed by the law of the court seised of the case.

*Article 46**Additional jurisdiction*

Any action for damages contemplated in Article 45 must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the States Parties, either before a court in which an action may be brought against the contracting carrier, as provided in Article 33, or before the court having jurisdiction at the place where the actual carrier has its domicile or its principal place of business.

*Article 47**Invalidity of contractual provisions*

Any contractual provision tending to relieve the contracting carrier or the actual carrier of liability under this Chapter or to fix a lower limit than that which is applicable according to this Chapter shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provisions of this Chapter.

*Article 48**Mutual relations of contracting and actual carriers*

Except as provided in Article 45, nothing

tikel 45 skall inget i detta kapitel inverka på transportörernas rättigheter och skyldigheter gentemot varandra, inklusive eventuell regressrätt och rätt till ersättning för skada.

in this Chapter shall affect the rights and obligations of the carriers between themselves, including any right of recourse or indemnification.

Kapitel VI

Chapter VI

Övriga bestämmelser

Other provisions

Artikel 49

Article 49

Obligatorisk tillämpning

Mandatory application

Bestämmelser i transportavtalet eller i särskilda överenskommelser som ingåtts innan någon skada har inträffat, genom vilka parterna avser att bryta mot bestämmelserna i denna konvention antingen genom att bestämma tillämplig lag eller genom att ändra jurisdiktionsreglerna, är ogiltiga.

Any clause contained in the contract of carriage and all special agreements entered into before the damage occurred by which the parties purport to infringe the rules laid down by this Convention, whether by deciding the law to be applied, or by altering the rules as to jurisdiction, shall be null and void.

Artikel 50

Article 50

Försäkring

Insurance

De fördragsslutande staterna skall av sina transportörer kräva att de tecknar en tillräcklig försäkring som täcker deras skadeståndsansvar enligt denna konvention. En transportör får av en fördragsslutande stat som transportören trafikerar avkrävas bevis om att transportören har en tillräcklig försäkring som täcker dennes skadeståndsansvar enligt denna konvention.

States Parties shall require their carriers to maintain adequate insurance covering their liability under this Convention. A carrier may be required by the State Party into which it operates to furnish evidence that it maintains adequate insurance covering its liability under this Convention.

Artikel 51

Article 51

Transporter som utförs under extraordinära förhållanden

Carriage Performed in Extraordinary Circumstances

Bestämmelserna om transporthandlingar i artiklarna 3—5, 7 och 8 om dokumentation av transporter skall inte tillämpas i fråga om transporter som utförs under extraordinära förhållanden utanför transportörens normala verksamhet.

The provisions of Articles 3 to 5, 7 and 8 relating to the documentation of carriage shall not apply in the case of carriage performed in extraordinary circumstances outside the normal scope of a carrier's business.

*Artikel 52**Definition av dagar*

Med "dagar" förstås i denna konvention kalenderdagar och inte arbetsdagar.

Kapitel VII

Slutbestämmelser*Artikel 53**Undertecknande, ratifikation och ikraftträdande*

1. Denna konvention skall vara öppen för undertecknande i Montreal den 28 maj 1999 för de stater som deltar i den internationella konferensen om lufttransporträtt i Montreal den 10—28 maj 1999. Efter den 28 maj 1999 skall konventionen vara öppen för undertecknande för alla stater vid Internationella civila luftfartsorganisationens huvudkontor i Montreal till dess den träder i kraft i enlighet med punkt 6 i denna artikel.

2. Denna konvention skall också vara öppen för undertecknande av regionala organisationer för ekonomisk integrering. I denna konvention avses med en "regional organisation för ekonomisk integrering" en organisation bestående av självständiga stater i en bestämd region som har behörighet med avseende på vissa frågor, som regleras i denna konvention och som är bemyndigad att underteckna och att ratificera, anta, godkänna eller ansluta sig till denna konvention. Hänvisningar till "konventionsstat" eller "fördragsslutande stater" i denna konvention skall även innefatta regionala organisationer för ekonomisk integrering, utom i artikel 1.2, artikel 3.1 b, artikel 5 b, artiklarna 23, 33, 46 och artikel 57 b. Uttrycken "en majoritet av de fördragsslutande staterna" och "en tredjedel av de fördragsslutande staterna" i artikel 24 skall inte omfatta sådana organisationer.

3. Denna konvention skall ratificeras av de stater och regionala organisationer för ekonomisk integrering som undertecknat den.

*Article 52**Definition of days*

The expression "days" when used in this Convention means calendar days, not working days.

Chapter VII

Final clauses*Article 53**Signature, ratification and entry into force*

1. This Convention shall be open for signature in Montreal on 28 May 1999 by States participating in the International Conference on Air Law held at Montreal from 10 to 28 May 1999. After 28 May 1999, the Convention shall be open to all States for signature at the Headquarters of the International Civil Aviation Organization in Montreal until it enters into force in accordance with paragraph 6 of this Article.

2. This Convention shall similarly be open for signature by Regional Economic Integration Organisations. For the purpose of this Convention, a "Regional Economic Integration Organisation" means any organisation which is constituted by sovereign States of a given region which has competence in respect of certain matters governed by this Convention and has been duly authorized to sign and to ratify, accept, approve or accede to this Convention. A reference to a "State Party" or "States Parties" in this Convention, otherwise than in paragraph 2 of Article 1, paragraph 1(b) of Article 3, paragraph (b) of Article 5, Articles 23, 33, 46 and paragraph (b) of Article 57, applies equally to a Regional Economic Integration Organisation. For the purpose of Article 24, the references to "a majority of the States Parties" and "one-third of the States Parties" shall not apply to a Regional Economic Integration Organisation.

3. This Convention shall be subject to ratification by States and by Regional Economic Integration Organisations which have

4. En stat eller regional organisation för ekonomisk integrering, som inte undertecknat denna konvention, kan när som helst anta, godkänna eller ansluta sig till den.

5. Ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument skall deponeras hos Internationella civila luftfartsorganisationen, som härmed utnämns till depositarie.

6. Mellan de stater som deponerat ett ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument hos depositarien träder denna konvention i kraft den sextionde dagen efter den dag då det trettionde instrumentet deponeras. Vid tillämpningen av denna punkt skall ett instrument som deponerats av en regional organisation för ekonomisk integrering inte räknas.

7. För andra stater och andra regionala organisationer för ekonomisk integrering blir denna konvention gällande den sextionde dagen efter den dag då ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrumentet deponeras.

8. Depositarien skall omgående underrätta de fördragsslutande staterna om

- a) varje undertecknande av denna konvention och den dag då detta sker,
- b) varje deponering av ett ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument och den dag då detta sker,
- c) den dag då konventionen träder i kraft,

d) den dag då en ändring av ansvarsgränserna enligt denna konvention träder i kraft,

e) varje uppsägning enligt artikel 54.

Artikel 54

Uppsägning

1. En fördragsslutande stat kan säga upp denna konvention genom skriftlig underrättelse till depositarien.

2. Uppsägningen blir gällande etthundraåttio dagar efter den dag då depositarien tog emot underrättelsen.

signed it.

4. Any State or Regional Economic Integration Organisation which does not sign this Convention may accept, approve or accede to it at any time.

5. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the International Civil Aviation Organization, which is hereby designated the Depositary.

6. This Convention shall enter into force on the sixtieth day following the date of deposit of the thirtieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession with the Depositary between the States which have deposited such instrument. An instrument deposited by a Regional Economic Integration Organisation shall not be counted for the purpose of this paragraph.

7. For other States and for other Regional Economic Integration Organisations, this Convention shall take effect 60 days following the date of deposit of the instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

8. The Depositary shall promptly notify all signatories and States Parties of:

- (a) each signature of this Convention and date thereof;
- (b) each deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession and date thereof;
- (c) the date of entry into force of this Convention;

(d) the date of the coming into force of any revision of the limits of liability established under this Convention;

(e) any denunciation under Article 54.

Article 54

Denunciation

1. Any State Party may denounce this Convention by written notification to the Depositary.

2. Denunciation shall take effect 180 days following the date on which notification is received by the Depositary.

*Artikel 55**Förhållande till Warszawakonventionens instrument*

Denna konvention skall ha företräde framför andra regler för internationell lufttransport

1. mellan de fördragsslutande staterna mot bakgrund av att de är parter till

a) Konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929 (nedan kallad Warszawakonventionen),

b) Protokollet med ändring av konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929, avslutat i Haag den 28 september 1955 (nedan kallat Haagprotokollet),

c) Konventionen utgörande tillägg till Warszawakonventionen för fastställande av vissa gemensamma bestämmelser rörande internationell luftbefordran som utföres av annan än den avtalsslutande transportören, undertecknad i Guadalajara den 18 september 1961 (nedan kallad Guadalajarakonventionen),

d) Protokollet innebärande ändring i konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929 i dess lydelse enligt Haagprotokollet av den 28 september 1955, undertecknat i Guatemala City den 8 mars 1971 (nedan kallat Guatemala-protokollet),

e) tilläggsprotokollen nr 1—3 och Montrealprotokoll nr 4 innebärande ändring av Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Haagprotokollet, eller Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Haagprotokollet och Guatemalaprotokollet, undertecknade i Montreal den 25 september 1975 (nedan kallade Montrealprotokollen), eller

2. inom en fördragsslutande stats territorium på grund av att den staten är part till en eller flera av de instrument som anges i

*Article 55**Relationship with other Warsaw Convention Instruments*

This Convention shall prevail over any rules which apply to international carriage by air:

1. between States Parties to this Convention by virtue of those States commonly being Party to

(a) the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 (hereinafter called the "Warsaw Convention");

(b) the Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929, done at The Hague on 28 September 1955 (hereinafter called The Hague Protocol);

(c) 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 called the Guadalajara Convention);

(d) the Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955 signed at Guatemala City on 8 March 1971 (hereinafter called the Guatemala City Protocol);

(e) Additional Protocol Nos 1 to 3 and Montreal Protocol No 4 to amend the Warsaw Convention as amended by The Hague Protocol or the Warsaw Convention as amended by both The Hague Protocol and the Guatemala City Protocol signed at Montreal on 25 September 1975 (hereinafter called the Montreal Protocols); or

2. within the territory of any single State Party to this Convention by virtue of that State being Party to one or more of the in-

punkterna a—e ovan.

struments referred to in subparagraphs (a) to (e) above.

Artikel 56

Article 56

Stater med fler än ett rättssystem

States with more than one system of law

1. Om en stat har två eller fler territoriella enheter där olika rättssystem tillämpas i frågor som rör denna konvention, får den staten vid undertecknandet, ratifikationen, antagandet, godkännandet eller anslutningen förklara att konventionen skall omfatta alla dess territoriella enheter eller bara en eller några av dem och får när som helst ändra sin förklaring genom en ny förklaring.

1. If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

2. En sådan förklaring skall anmälas till depositarien och innehålla en uttrycklig hänvisning till de territoriella enheter där konventionen är tillämplig.

2. Any such declaration shall be notified to the Depositary and shall state expressly the territorial units to which the Convention applies.

3. För en fördragsslutande stat som har gjort en sådan förklaring skall:

3. In relation to a State Party which has made such a declaration:

a) med uttrycket "nationell valuta" i artikel 23 förstås valutan i den territoriella enheten i fråga, och

(a) references in Article 23 to "national currency" shall be construed as referring to the currency of the relevant territorial unit of that State; and

b) med uttrycket "nationell lagstiftning" i artikel 28 förstås lagstiftningen i den territoriella enheten i fråga.

(b) the reference in Article 28 to "national law" shall be construed as referring to the law of the relevant territorial unit of that State.

Artikel 57

Article 57

Reservationer

Reservations

Denna konvention kan inte vara föremål för någon reservation, med undantag för att varje fördragsslutande stat när som helst genom anmälan till depositarien får förklara att denna konvention inte skall gälla i fråga om

No reservation may be made to this Convention except that a State Party may at any time declare by a notification addressed to the Depositary that this Convention shall not apply to:

a) internationell lufttransport som utförs och bedrivs direkt av den fördragsslutande staten, när detta sker i icke-kommersiella syften och med hänsyn till statens funktioner och skyldigheter som suverän stat, eller

(a) international carriage by air performed and operated directly by that State Party for non-commercial purposes in respect to its functions and duties as a sovereign State; and/or

b) transport av personer, bagage och gods som utförs för dess militära myndigheter med luftfartyg som är registrerade i eller hyrda av den staten och vars hela lastförmå-

(b) the carriage of persons, cargo and baggage for its military authorities on aircraft registered in or leased by that State Party, the whole capacity of which has been re-

ga har reserverats av dessa myndigheter eller för deras räkning.

TILL BEKRÄFTELSE AV DETTA har undertecknade befullmäktigade ombud med stöd av vederbörliga fullmakter undertecknat denna konvention.

SOM SKEDDE i Montreal den 28 maj 1999 på engelska, arabiska, kinesiska, franska, ryska och spanska språket, vilka texter alla har lika giltighet. Denna konvention skall deponeras i Internationella civila luftfartsorganisationens arkiv, och depositarien skall sända bestyrkta avskrifter till alla de fördragsslutande staterna och till alla stater som är parter i Warszawakonventionen, Haagprotokollet, Guadalajarakonventionen, Guatemalaprotokollet och Montrealprotokollen.

served by or on behalf of such authorities.

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

DONE at Montreal on the 28th day of May of the year one thousand nine hundred and ninety-nine in the English, Arabic, Chinese, French, Russian and Spanish languages, all texts being equally authentic. This Convention shall remain deposited in the archives of the International Civil Aviation Organization, and certified copies thereof shall be transmitted by the Depositary to all States Parties to this Convention, as well as to all States Parties to the Warsaw Convention, The Hague Protocol, the Guadalajara Convention, the Guatemala City Protocol, and the Montreal Protocols.

UTGIVARE: JUSTITIEMINISTERIET

Nr 76—78, 4 ½ ark

EDITA PRIMA AB, HELSINGFORS 2004

EDITA PUBLISHING AB, HUVUDREDAKTÖR JARI LINHALA

ISSN 0787-3239