

Tillaga til þingsályktunar

um aðild að Gvadalajara-samningi og Montreal-bókun nr. 4 og um fullgildingu Montreal-samnings.

(Lögð fyrir Alþingi á 130. löggjafarþingi 2003–2004.)

Alþingi ályktar að heimila ríkisstjórninni að Ísland gerist aðili að samningi um samræmingu tiltekinna reglna varðandi loftflutninga milli landa sem annar aðili en hinn samningsbundni flytjandi annast, sem er viðbót við Varsjár-samninginn, sem gerður var í Gvadalajara 18. september 1961, og Montreal-bókun nr. 4 um breytingar á samningnum um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa, er undirritaður var í Varsjá 12. október 1929, eins og honum var breytt með bókuninni sem gerð var í Haag 28. september 1955, undirrituð í Montreal 25. september 1975, og að fullgilda fyrir Íslands hönd samning um samræmingu tiltekinna reglna varðandi loftflutninga milli landa sem gerður var í Montreal 28. maí 1999.

Athugasemdir við þingsályktunartillögu þessa.

Með þingsályktunartillögu þessari er leitað heimildar Alþingis til að Ísland gerist aðili að samningi um samræmingu tiltekinna reglna varðandi loftflutninga milli landa sem annar aðili en hinn samningsbundni flytjandi annast, sem er viðbót við Varsjár-samninginn, sem gerður var í Gvadalajara 18. september 1961 (hér eftir nefndur Gvadalajara-samningurinn) og Montreal-bókun nr. 4 um breytingar á samningnum um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa, er undirritaður var í Varsjá 12. október 1929, eins og honum var breytt með bókuninni sem gerð var í Haag 28. september 1955, undirrituð í Montreal 25. september 1975 (hér eftir nefnd Montreal-bókun nr. 4) og til fullgildingar á samningi um samræmingu tiltekinna reglna varðandi loftflutninga milli landa sem gerður var í Montreal 28. maí 1999 (hér eftir nefndur Montreal-samningurinn).

Gvadalajara-samningurinn er prentaður sem fylgiskjal I með þingsályktunartillögu þessari, Montreal-bókun nr. 4 sem fylgiskjal II og Montreal-samningurinn sem fylgiskjal III.

I. Varsjárkerfið.

a. Varsjár-samningurinn 1929.

Hinn 12. október 1929 var í Varsjá gerður samningur um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa (hér eftir nefndur Varsjár-samningurinn). Varsjár-samningurinn er meðal mikilvægustu og útbreiddustu samninga sem gerðir hafa verið á sviði loftflutninga. Hinn 3. febrúar 2004 voru aðildarríki Varsjár-samningsins 151 talsins. Ísland gerðist aðili að Varsjár-samningnum 21. ágúst 1948 og öðlaðist hann gildi að því er Ísland varðar 19. nóvember 1948. Með lögum nr. 41/1949, um gildistöku alþjóðasamnings um samræm-

ingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa, var ákvæðum samningsins veitt laga-gildi hér á landi.

Í Varsjársmunnum, sem gerður var á þeim tíma sem flugsamgöngur voru að ryðja sér til rúms, er kveðið á um að aðildarríki samningsins skuli samræma nokkrar reglur er varða loftflutninga milli landa. Þannig er með munnum, sem fjallar m.a. um ábyrgð og skuldbindingar flytjanda og réttindi farþega og sendanda, komið á einsleitri löggjöf í aðildarríkjum samningsins á tilteknum sviðum sem varða loftflutninga. Sem dæmi má nefna löggjöf um farmiða, farangursskírteini, flugfarmskírteini, ábyrgð og skuldbindingar flytjanda og fjölhliða flutning. Jafnframt takmarkar Varsjársmunurinn bótaábyrgð flytjanda í millilanda-flugi við fjárhæð sem ákveðin var með tilliti til aðstæðna við gerð samningsins. Reglur Varsjársmuningsins eru þó takmarkaðar á ýmsum sviðum, t.d. hvað varðar flutningsskjöl, réttindi og skyldur samningsaðila og bótaábyrgð flytjanda.

Með Varsjársmunnum var lagður grunnur að þróun millilandaflugs en tilkoma hans greiddi úr vanda sem hlotist getur af flóknum lagaskilareglum og ágreiningi um lögsögu. Jafnframt auðvelduðu ákvæði samningsins um takmarkaða bótaábyrgð flugfélögum að tryggja sér örugga afkomu fyrstu starfsárin.

Eftir því sem leið á 20. öldina urðu flugsamgöngur sífellt öruggari og algengari ferðamáti. Samhliða þessari þróun var hafist handa við að laga ákvæði Varsjársmuningsins að breyttum aðstæðum í flugsamgöngum. Sú vinna leiddi til þess að ýmsar bókanir, viðbótarbókanir og viðbótarsamningar við Varsjársmuninn litu dagsins ljós. Aðildarríki Varsjársmuningsins hafa þó ekki verið samtaka í aðild að framangreindum gerningum og er misjafnt hvaða gerningur gildir milli einstakra ríkja sem hefur m.a. leitt til ósamræmis milli ríkja í þeim reglum sem gilda um bótaábyrgð flytjanda. Hér á eftir fer yfirlit yfir þá gerninga sem gerðir hafa verið við Varsjársmuninn og sem mynda ásamt honum bótakefi sem nefnt hefur verið Varsjárkerfið.

b. Haag-bókunin 1955.

Hinn 28. september 1955 var gerð í Haag bókun við Varsjársmuninn (hér eftir nefnd Haag-bókunin). Með henni voru reglur Varsjársmuningsins um flutningsskjöl einfölduð til muna og fjárhæð bóta vegna lífs- eða líkamstjóns farþega tvöfölduð. Ísland undirritaði bókunina 3. maí 1963 án fyrirvara um fullgildingu og öðlaðist hún gildi að því er Ísland varðar 1. ágúst 1963. Jafnframt var ákvæðum bókunarinnar veitt lagagildi með lögum nr. 46/1956, um breytingu á lögum nr. 41/1949. Hinn 3. febrúar 2004 voru 135 ríki aðilar að Haag-bókuninni.

c. Gvadalajara-samningurinn 1961.

Hinn 18. september 1961 var gerður í Gvadalajara samningur um samræmingu tiltekinna reglna varðandi loftflutninga milli landa sem annar aðili en hinn samningsbundni flytjandi annast, sem er viðbót við Varsjársmuninn. Með Gvadalajara-samningnum var reynt að laga Varsjárkerfið að þeirri staðreynd að blaut- og þurrleigur loftfara, leiguflug, deiling flugnúmera og félagaflygskipti („interlining“) voru orðin algengar viðskiptavenjur flugfélaga. Með þingsályktunartillögu þessari er leitað heimildar Alþingis til þess að Ísland gerist aðili að Gvadalajara-samningnum. Hinn 3. febrúar 2004 voru aðildarríki samningsins 81 talsins. Gvadalajara-samningurinn telur 18 greinar og er hann prentaður sem fylgiskjal I með þingsályktunartillögu þessari.

Í I. gr. samningsins eru hugtökin „sammingsbundinn flytjandi“ og „flytjandi í raun“ skilgreind. Samningsbundinn flytjandi gerir, sem ábyrgðaraðili, flutningssamning samkvæmt ákvæðum Varsjársmningsins. Flytjandi í raun framkvæmir hins vegar í raun allan flutninginn eða hluta hans samkvæmt umboði sammingsbundna flytjandans. Gert er ráð fyrir að um slíkt umboð sé að ræða þar til hið gagnstæða sannast. Skv. II. gr. gilda ákvæði Varsjársmningsins um sammingsbundinn flytjanda og flytjanda í raun nema annað sé tekið fram í samningnum sjálfum. Hvað hinn sammingsbundna flytjanda varðar gilda ákvæði Varsjársmningsins um allan flutninginn, en hvað varðar flytjanda í raun skulu þau gilda um þann flutning sem hann framkvæmir. Í ákvæðum III.–VI. gr. er útfærð nánar skipting skyldna og réttinda sammingsbundins flytjanda og flytjanda í raun gagnvart farþega, sendanda eða aðila sem er í fyrirsvari fyrir þá. Ákvæði VII. gr. fjalla um höfðun bótamáls gegn sammingsbundnum flytjanda og flytjanda í raun. Stefnandi getur valið að hvorum hann beinir kröfum sínum og hvort hann stefnir einungis öðrum þeirra eða þeim báðum til óskiptrar ábyrgðar („in solidum“). Sé mál höfðað gegn öðrum flytjandanum getur hann stefnt hinum inn í málið. Í VIII. gr. eru reglur um varnarþing. Skv. 1. mgr. IX. gr. skulu einkaréttarleg sammingsákvæði sem miða að því að leysa aðila undan ábyrgð hans samkvæmt Gvadalajara-samningnum eða ákvarða lægri bótamörk teljast ógild. Þetta á þó ekki við um sammingsákvæði um hvarf eða tjón sem rekja má til eðlislægs eiginleika eða ágalla farms að því er varðar flutning sem flytjandi í raun framkvæmir, sbr. 2. mgr. IX. gr. Skv. 3. mgr. IX. gr. skulu ógild vera ákvæði í flutningssamningi eða sérsamningar sem gerð eru áður en tjón verður og miða að því að ganga fram hjá reglum Gvadalajara-sammingsins um lögsögu eða lög sem beita ber. Semja má um gerðardómsákvæði þegar um er að ræða flutning farms. Skv. X. gr. fjallar samningurinn ekki um skyldur og réttindi flytjandanna hvorra gagnvart öðrum með fyrirvara um ákvæði VII. gr. Í XI.–XVIII. gr. sammingsins eru lokaákvæði hans. Þar er að finna reglur um undirritun sammingsins, fullgildingu hans, aðild að honum, uppsögn sammingsins og gildistöku hans, og um vörsluaðila og hlutverk hans.

Gera þarf breytingar á 122. gr. laga nr. 60/1998, um loftferðir, til þess að Ísland geti staðið við þær skuldbindingar sem Gvadalajara-samningurinn leggur aðildarríkjunum á herðar. Samgönguráðherra mun leggja fram á Alþingi frumvarp um breytingu á lögum nr. 60/1998. Eins og áður segir var Varsjársmningurinn lögfestur í heild sinni með lögum nr. 41/1949. Þeim lögum var svo breytt með lögum nr. 46/1956 þegar ákvæði Haag-bókunarinnar voru lögfest. Í samræmi við framangreint mun samgönguráðherra jafnframt leggja fram frumvarp um breytingu á lögum nr. 41/1949 sem gerir ráð fyrir lögfestingu ákvæða Gvadalajara-sammingsins.

d. Gvatemala-bókunin 1971.

Hinn 8. mars 1971 var gerð í Gvatemala bókun um breytingu á samningnum um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa, er undirritaður var í Varsjá 12. október 1929, eins og honum var breytt með bókuninni sem gerð var í Haag 28. september 1955 (hér eftir nefnd „Gvatemala-bókunin“). Í bókuninni er m.a. að finna reglur um þá loftflutninga sem Varsjársmningurinn, eins og honum var breytt með Haag-bókuninni, skal taka til ásamt reglum af ýmsum öðrum toga. Ísland er ekki aðili að Gvatemala-bókuninni, en hún hefur ekki öðlast gildi.

e. Montreal-viðbótarbókanir nr. 1–4 1975.

Í Montreal voru hinn 25. september 1975 gerðar fjórar bókanir við Varsjársmninginn. Viðbótarbókun nr. 1 um breytingar á samningnum um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa, er undirritaður var í Varsjá 12. október 1929 (hér eftir nefnd „Montreal-viðbótarbókun nr. 1“) kveður á um breytingu á myntviðmiðun Varsjársmningsins frá gulli yfir í sérstök dráttarréttindi (hér eftir nefnd „SDR“).

Viðbótarbókun nr. 2 um breytingar á samningnum um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa, er undirritaður var í Varsjá 12. október 1929, eins og honum var breytt með Haag-bókuninni frá 28. september 1955 (hér eftir nefnd „Montreal-viðbótarbókun nr. 2“) kveður á um breytingu á myntviðmiðun Haag-bókunarinnar með sama hætti og Montreal-viðbótarbókun nr. 1 kveður á um varðandi Varsjársmninginn. Ísland er hvorki aðili að Montreal-viðbótarbókun nr. 1 né Montreal-viðbótarbókun nr. 2, en þær öðluðust gildi 15. febrúar 1996.

Viðbótarbókun nr. 3 um breytingar á samningnum um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa, er undirritaður var í Varsjá 12. október 1929, eins og honum var breytt með Haag-bókuninni frá 28. september 1955 og þeirri sem gerð var í Gvatemala 8. mars 1971 (hér eftir nefnd „Montreal-viðbótarbókun nr. 3“) kveður m.a. á um hærri bótagreiðslur flytjanda vegna tjóns á innrituðum farangri, vörum og hlutum í hans umsjá sem hann ber ábyrgð á. Bókunin hefur ekki öðlast gildi og er Ísland ekki aðili að henni.

Montreal-bókun nr. 4 um breytingar á samningnum um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa, er undirritaður var í Varsjá 12. október 1929, eins og honum var breytt með bókuninni sem gerð var í Haag 28. september 1955, undirrituð í Montreal 25. september 1975, (hér eftir nefnd „Montreal-bókun nr. 4“) öðlaðist gildi 14. júní 1998. Hinn 3. febrúar 2004 voru 52 ríki aðilar að bókuninni. Með þingsályktunartillögu þessari er leitað heimildar Alþingis til þess að Ísland gerist aðili að Montreal-bókun nr. 4 sem er prentuð sem fylgiskjal II með tillögunni.

Montreal-bókun nr. 4 telur þrjú kafla og 25 greinar. Í I. kafla eru ákvæði I.–XIII. gr. og er í þeim kveðið á um breytingar á Varsjársmningnum eins og honum var breytt með Haag-bókuninni. Skv. II. gr. er flytjandi pósts skaðabótaskyldur gagnvart hlutaðeigandi póststjórn í samræmi við gildandi reglur um tengsl þessara aðila en ákvæði bókunarinnar gilda ekki um flutning pósts að öðru leyti. Með ákvæðum III. gr. er reglum um flugfarmskírteini breytt og formskilyrði hvað þau varðar einfölduð til muna. Er m.a. heimilt, að fengnu samþykki sendanda, að varðveita greinargerð um fyrirhugaðan flutning með öðrum hætti en í flugfarmskírteini. Hefur það engin áhrif á tilvist eða gildi flutningssamnings þótt formreglum um flugfarmskírteini sé ekki fylgt. Fjallað er um ábyrgð á upplýsingum og yfirlýsingum um farm sem færðar eru inn á flugfarmskírteini og er sendandi gerður ábyrgur fyrir því að viðkomandi upplýsingar séu réttar. Sendandi skal bæta flytjanda tjón sem hann eða aðili sem hann er ábyrgur gagnvart verður fyrir sökum þess að upplýsingar sem sendandi lætur í té eru ólög- mætar, rangar eða ófullkomnar. Flytjandi er ábyrgur fyrir tjóni sem hann veldur sendanda með færslu ólögmatra, rangra eða ófullkominna upplýsinga á móttökukvittun. Í ákvæðum III. gr. er einnig fjallað um sönnunargildi flugfarmskírteina, móttökukvittana fyrir farmi og yfirlýsinga sem þar koma fram, um ráðstöfunarrétt sendanda yfir farmi, yfirfærslu réttinda sendanda til viðtakanda, not ráðstöfunarréttinda og skyldu sendanda til að láta í té nauðsyn- legar upplýsingar og skjöl til að uppfylla formkröfur viðkomandi yfirvalda. Sendandi er ábyrgur fyrir tjóni flytjanda af því að slíkar upplýsingar eða skjöl vantar, eru ófullkomin eða ólögmat nema flytjandi eða starfsmenn hans hafi valdið tjóninu. Flytjanda ber ekki skylda

til að kanna hvort upplýsingarnar eða skjölin séu rétt eða fullnægjandi. Í IV. gr. er fjallað um bótaskyldu flytjanda vegna tjóns á skráðum farangri og farmi. Flytjandi er ekki bótaskyldur nema tjónið hafi átt sér stað meðan á loftflutningi stóð og sé ekki rakið til farmsins sjálfs, stríðs, vopnaðra átaka eða aðgerða opinberra yfirvalda við komu, brottflutning eða umflutning farms. Einnig er nánar skýrt hvað telst til loftflutnings. Skv. V. gr. er flytjandi ekki bótaskyldur vegna tjóns af völdum tafa hafi hann gert allar nauðsynlegar ráðstafanir til að koma í veg fyrir tjón eða hafi það verið ómögulegt. Í VI. gr. er kveðið á um að dómstóll geti í samræmi við landslög sín sýknað flytjanda eða lækkað bótaábyrgð hans vegna tjóns í tengslum við flutning farþega eða farangurs hafi sá er fyrir tjóninu varð átt hlut í því. Jafnframt skal bera sakir af flytjanda að hluta eða að fullu vegna tjóns á farmi hafi sá er fyrir tjóninu varð átt hlut í því. Í VII. gr. er fjallað um fjárhæð bóta vegna tjóns á farmi og skýrt hvað felst í fjárhæðum sem gefnar eru upp í sérstökum dráttarréttindum. Í VIII. gr. er fjallað um höfðun bótamála. Vegna flutnings farþega eða farangurs skal eingöngu höfða mál á grundvelli hlutlægrar ábyrgðar með hliðsjón af skilyrðum og þeim bótaskyldum sem sett eru fram í Varsjársamningnum og hið sama gildir um bótamál vegna flutnings farms hvort sem hlutlæga ábyrgðin er byggð á Varsjársamningnum, flutningssamningi, skaðabótarétti eða öðrum grunni. Skv. IX. gr. gilda takmörk bótaábyrgðar því aðeins að flytjandi hafi ekki valdið tjóninu með saknæmum hætti. Um starfsmenn flytjanda gildir vinnuveitendaábyrgð. Skv. X. gr. skulu 1. og 2. mgr. 25. gr. A Varsjársamningsins um að starfsmaður flytjanda geti beitt vörn um hans og bótaskyldum samkvæmt Varsjársamningnum fyrir sig og um að heildarbætur sem unnt er að dæma flytjanda, starfsmenn hans eða umboðsmenn til að greiða skulu vera innan bótaskyldu samningsins ekki gilda að því er varðar flutning farþega og farangurs sannist það að tjónið megi rekja til saknæmrar háttsemi flytjandans, starfsmanna hans eða umboðsmanna. Ákvæði XI. gr. varðar endurkröfurétt aðila sem á rétt á skaðabótum og í XII. gr. er fjallað um samningsfrelsi flytjanda. Í ákvæði XIII. gr. er sérregla um flutningsskjöl þegar um ræðir flutning við óvenjulegar aðstæður utan venjulegs rekstrarsviðs flytjanda. Í II. kafla Montreal-bókunar nr. 4 er fjallað um gildissvið Varsjársamningsins með áorðnum breytingum og í III. kafla eru lokaákvæði bókunarinnar. Er þar fjallað um undirritun, fullgildingu, aðild og gildistöku bókunarinnar, fyrirvara við hana, vörsluaðila og hlutverk hans og þær reglur sem gilda milli aðila að bókuninni og mismunandi gerninga tengda Varsjársamningnum.

Gera þarf breytingar á nokkrum ákvæðum X. kafla laga nr. 60/1998, um loftferðir, til þess að Ísland geti staðið við þær skuldbindingar sem Montreal-bókun nr. 4 leggur aðildarríkjunum á herðar. Samgönguráðherra mun leggja fram á Alþingi frumvarp um breytingu á lögum nr. 60/1998. Eins og að framan greinir var Varsjársamningurinn lögfestur í heild sinni með lögum nr. 41/1949. Þar sem Varsjársamningnum er breytt með Montreal-bókun nr. 4 mun samgönguráðherra jafnframt leggja fram frumvarp um breytingu á þeim lögum sem gerir ráð fyrir lögfestingu ákvæða Montreal-bókunar nr. 4.

II. Þróun annarra bótareglna.

Samkvæmt þjóðarétti eru ríki einungis bundin af þeim gerningum sem þau eru aðilar að og í skiptum milli ríkja ber að beita þeim gerningi sem viðkomandi ríki eru bæði aðilar að. Eins og áður hefur komið fram er misjafnt hvaða ríki hafa gerst aðilar að þeim gerningum sem taldir eru upp hér að framan. Varsjárkerfið er því orðið mjög misleitt og eru bótareglur misjafnar eftir ríkjum.

Það hefur aukið á óvissuna að vegna vaxandi óþreyju hafa ýmis ríki, ríkjasamtök og Alþjóðasamtök flugfélaga (IATA) einhliða hafist handa við endurskoðun gildandi bótareglna samkvæmt Varsjárkerfinu.

Hinn 16. maí 1966 öðlaðist gildi samningur milli flugfélaga innan Alþjóðasamtaka flugfélaga og bandarískra stjórnvalda um hærri bæt看ur vegna lífs- eða líkamstjóns farþega vegna flugs til og frá bandarísku yfirráðasvæði. Samningurinn kvað á um að fjárhæð bótanna skyldi vera 75.000 bandaríkjadalir. Fjárhæð bóta án kostnaðar vegna lögsóknar var ákveðin 58.000 bandaríkjadalir. Í raun fela ákvæði samningsins ekki í sér beinar breytingar á Varsjárkerfinu heldur var með samningnum fremur verið að staðfesta ákveðna túlkun á ákvæðum Varsjár-samningsins og beitingu þeirra milli samningsaðila. Tilkoma samningsins raskaði þó þeirri skipan sem Varsjárkerfinu var ætlað að viðhalda á alþjóðavísu.

Ríkisstjórnir nokkurra Evrópuríkja ákváðu einnig að þrýsta á ríkisflugfélög sín að ganga að óformlegum samningi um hækkun bóta vegna lífs- eða líkamstjóns farþega. Hinn 1. júlí 1976 var á Möltu gerður samningur milli nokkurra evrópskra flugfélaga (Möltusamningurinn) sem kvað á um að þau flugfélög í áætluunarflugi sem væru aðilar að samningnum skyldu greiða hærri bæt看ur vegna lífs- eða líkamstjóns farþega í alþjóðlegum loftflutningum, að frátöldu flugi til og frá Bandaríkjunum. Nokkur flugfélög í óreglubundnu flugi fylgdu í kjölfarið og breyttu skilmálum sínum til samræmis við ákvæði Möltusamningsins.

Hinn 7. júlí 1988 voru sett lög á Ítalíu sem kváðu á um að bótaþak vegna lífs- eða líkamstjóns farþega í flugi til og frá ítölsku yfirráðasvæði skyldi nema 100.000 SDR.

Í nóvember 1997 ákváðu japönsk flugfélög með samþykki japanskra yfirvalda að breyta skilmálum sínum þannig að flytjandi bæri ábyrgð á tjóni að fjárhæð 100.000 SDR án þess að geta borið nokkrar varnir fyrir sig. Um hærri bæt看ur gildir sakarlíkindareglan.

Aðildarflugfélög Alþjóðasamtaka flugfélaga gerðu hinn 31. október 1995 með sér samning þar sem flugfélögin afsala sér rétti til að bera fyrir sig ákvæði 20. gr. Varsjár-samningsins þegar um er að ræða bæt看ur upp að 100.000 SDR, en skv. 20. gr. losnar flytjandi undan ábyrgð hafi hann eða starfsmenn hans gert allar nauðsynlegar ráðstafanir til að koma í veg fyrir tjón eða hafi það ekki verið í þeirra valdi að gera slíkar ráðstafanir. Jafnframt samþykktu flugfélögin að beita ekki bótaþaki 1. mgr. 22. gr. Varsjár-samningsins vegna lífs- eða líkamstjóns farþega. Samningurinn öðlaðist gildi 14. febrúar 1997.

Reglugerð ráðs Evrópubandalagsins nr. 2027/97 um bótaábyrgð flugfélaga vegna slysa öðlaðist gildi 17. október 1998. Reglugerðin kveður m.a. á um að flugfélög með flugrekstrarleyfi útgefin innan Evrópska efnahagssvæðisins (EES) geti ekki, upp að 100.000 SDR, undanþegið sig ábyrgð vegna lífs- eða líkamstjóns farþega á þeim grundvelli að þau hafi gert allar nauðsynlegar ráðstafanir til þess að koma í veg fyrir tjón eða það hafi verið ómögulegt. Jafnframt er kveðið á um að huglæg bótaábyrgð flytjanda vegna lífs- eða líkamstjóns farþega verði ekki takmörkuð. Reglugerðin gildir um allt flug innan EES hvort sem um er að ræða innanlands- eða millilandaflug og um flug utan EES að því er varðar flugfélög með flugrekstrarleyfi útgefin innan EES. Einnig skyldar reglugerðin flugrekanda til fyrirframgreiðslu bóta að fjárhæð 15.000 SDR til aðstandenda látinna farþega. Þá skulu flugfélög veita farþegum nánar tilgreindar upplýsingar. Við setningu laga nr. 60/1998, um loftferðir, var efni gerðarinnar innleitt í íslenskan rétt en reglugerðin varðar EES-samninginn. Reglugerð ráðsins nr. 2027/97 um bótaábyrgð flugfélaga vegna slysa var breytt með reglugerð Evrópuþingsins og ráðs Evrópubandalagsins nr. 889/2002, en innleiða þarf efni hennar í íslenskan rétt. Í reglugerðinni er að finna frekari útlistun á ýmsum ákvæðum Montreal-samningsins.

III. Montreal-samningurinn 1999.

Vegna eðlis millilandaflugs er mikilvægt að reglur ríkja þar að lútandi séu ekki misleitar. Allt frá 1947 hefur staðið til að vinna að endurbótum á Varsjársmningnum, en það var fyrst í kjölfar ályktunar 31. þings Alþjóðaflugmálastofnunarinnar hinn 1. júní 1994 sem vinna við endurskoðun Varsjárkerfisins hófst í raun. Fyrstu drög að nýjum alþjóðasamningi á þessu sviði voru send aðildarríkjum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar á vormánuðum 1997 og sérstakur vinnuhópur var myndaður til þess að vinna að endurskoðun og samræmingu Varsjárkerfisins. Á fundi ráðs Alþjóðaflugmálastofnunarinnar sem haldinn var í júní 1998 var ákveðið að boða til ríkjaráðstefnu í Montreal árið eftir til að ganga frá og undirrita alþjóðasamning á þessu sviði. Hinn 28. maí 1999 var gerður samningur um samræmingu tiltekinna reglna varðandi loftflutninga milli landa (Montreal-samningurinn). Samningurinn var undirritaður fyrir Íslands hönd sama dag. Montreal-samningurinn öðlaðist gildi 4. nóvember 2003. Hinn 5. mars 2004 voru aðildarríki samningsins 34 talsins.

Ákvæði Montreal-samningsins taka mið af þeirri þróun sem orðið hefur á sviði flugsamgangna frá því að Varsjársmningurinn var gerður. Með samningnum er brugðist við þeirri nauðsyn að færa Varsjársmninginn til nútímahorfs og koma á einsleitu bótakerfi í flugsamgöngum. Samningurinn byggist á orðalagi Varsjársmningsins með áorðnum breytingum samkvæmt Haag-bókuninni og tekur mið af skyldum gerningum, svo sem ákvæðum Gvadalajara-samningsins um flytjanda í raun, ákvæðum Montreal-bókunar nr. 4 um farmtjón, reglum um bótaábyrgð flytjanda vegna lífs- eða líkamstjóns farþega samkvæmt samningi aðildarflugfélaga Alþjóðasamtaka flugfélaga frá 31. október 1995 og reglugerð ráðs Evrópu-bandalagsins nr. 2027/97 um bótaábyrgð flugfélaga vegna slysa. Með þingsályktunartillögu þessari er leitað heimildar Alþingis til fullgildingar á Montreal-samningnum sem er prentaður sem fylgiskjal III með tillögunni.

Montreal-samningurinn telur sjö kafla og 55 greinar. Almenn ákvæði eru í I. kafla. Ákvæði 1. gr. fjalla um gildissvið samningsins og gildir hann um alla loftflutninga milli landa gegn greiðslu og ókeypis millilandaflutning sem flugrekandi framkvæmir. Ákvæði 2. gr. fjalla um flutninga sem ríki annast, en samningurinn gildir um þá að því tilskildu að þeir rúmist innan skilyrða 1. gr. Jafnframt er í ákvæðum 2. gr. fjallað um póstflutning. Ákvæði I. kafla eru byggð á reglum Varsjársmningsins eins og honum var breytt með Haag-bókuninni og Montreal-bókun nr. 4.

Í II. kafla er að finna reglur um skjöl og skyldur aðila að því er varðar flutning farþega, farangurs og farms. Skv. 1. mgr. 3. gr. skal afhenda farþegum einstaklingsbundinn eða sameiginlegan farseðil með nánar tilteknum upplýsingum, svo sem um brottfarar- og áfangastað viðkomandi. Ákvæði 2. mgr. 3. gr. inniheldur nýmæli um að heimilt sé að beita annarri aðferð við að gera farþega kleift að varðveita framangreindar upplýsingar og er hér m.a. átt við rafræna farseðla. Flytjandi skal afhenda farþega farangursmiða fyrir hvern innritaðan farangurshluta, sbr. 3. mgr. 3. gr., og skriflega tilkynningu með nánar tilteknum upplýsingum, þar á meðal um mögulega takmörkun á ábyrgð flytjanda vegna tjóns á farangri eða lífs- eða líkamstjóns farþega, sbr. 4. mgr. 3. gr. Það hefur ekki áhrif á tilvist eða gildi flutningssamnings þótt ákvæðum 3. gr. sé ekki fylgt, sbr. 5. mgr. 3. gr. Skv. 4. gr. skal afhenda fylgbréf við flutning farms, en varðveita má upplýsingar um fyrirhugaðan flutning með öðrum hætti. Í 5. gr. kemur fram hvert efni fylgibréfs eða farmkvittunar skuli vera. Skv. 6. gr. má krefjast þess að sendandi upplýsi um eðli farms til að fullnægja formkröfum opinberra yfirvalda en ákvæði þetta hefur enga skyldu, skuldbindingu eða ábyrgð í för með sér fyrir flytjanda og er hér um nýmæli að ræða. Ákvæði 7.–9. gr. fjalla um skjöl og skjalagerð vegna vöruflutninga. Að efni

til innihalda þau sömu reglur og Varsjársmningurinn eins og honum var breytt með Montreal-bókun nr. 4. Ákvæði 10. gr. varða ábyrgð á upplýsingum sem fram koma í fylgiskjöllum vegna farmflutnings. Sendandi ber ábyrgð á því að upplýsingar um farminn sem hann færir inn, lætur færa inn eða lætur flytjanda í té séu réttar. Aftur á móti ber flytjandi ábyrgð á upplýsingum sem hann færir inn í viðkomandi skjöl. Ákvæði 11.–15. gr. fjalla um sönnunargildi skjala, réttinn til að ráðstafa farmi, afhendingu farms, beitingu réttar sendanda og viðtakanda og gagnkvæm tengsl þriðju aðila, og eru þau að efni til óbreytt frá ákvæðum Varsjársmningsins eins og honum var breytt með Montreal-bókun nr. 4. Skv. 16. gr. er sendanda skylt að uppfylla formkröfur opinberra yfirvalda. Sendandi er bótaskyldur gagnvart flytjanda vegna tjóns sem hlýst af óuppfylltum formkröfum nema flytjandi eða aðili á hans ábyrgð hafi ollið tjóninu. Flytjandi ber ekki skylda til að kanna hvort formkröfur séu uppfylltar.

Í III. kafla er fjallað um bótaábyrgð flytjanda og takmörk skaðabóta. Ákvæði 17. gr. fjalla um ábyrgð flytjanda vegna lífs- eða líkamstjóns farþega og farangurstjóns. Í 1. mgr. 17. gr. er sett fram meginreglan um að flytjandi sé bótaskyldur vegna lífs- eða líkamstjóns ef slysið sem tjóninu olli varð um borð í loftfari, þegar farið var um borð eða frá borði. Notkun hugtaksins „slys“ útilokar tjón sem alfarið má rekja til heilsuástands viðkomandi. Það fer svo eftir réttarkerfi hvers ríkis hvað felst í hugtakinu „líkamstjón“, þ.e. hvort það sé túlkað svo að það nái jafnframt til sálræns skaða. Skv. 2. mgr. 17. gr. er flytjandi aðeins bótaskyldur að því er varðar tjón vegna eyðileggingar, skemmda á eða hvarfs innritaðs farangurs hafi tjónið orðið um borð í loftfarinu eða á meðan innritaður farangur var í vörslu flytjanda. Flytjandi er bótaskyldur vegna tjóns á óinnritaðum farangri sem rekja má til hans. Flytjandi er ekki ábyrgur fyrir tjóni sem má rekja til farangursins sjálfs. Ákvæði 3. mgr. 17. gr. setur ný tímamörk um hvenær farþegi getur haldið rétti sínum samkvæmt flutningssamningi fram gagnvart flytjanda vegna glataðs farangurs, þ.e. eftir 21 dag eða fyrr hafi flytjandi viðurkennt að farangurinn sé týndur. Ákvæði 18. gr. fjalla um bótaábyrgð flytjanda vegna tjóns á farmi og er meginreglan sú að flytjandi ber hlutlæga bótaábyrgð vegna tjóns sem verður meðan á loftflutningi stendur, sbr. 1. mgr. 18. gr., en skv. 3. mgr. 18. gr. er það sá tími sem farmur er í vörslu flytjanda. Skv. 2. mgr. 18. gr. er flytjandi ekki bótaskyldur sé tjónið rakið til eiginleika eða galla farmsins, umbúða hans, stríðs, vopnaðra átaka eða aðgerða opinberra yfirvalda í tengslum við komu, brottflutning eða umflutning farmsins. Ákvæði 4. mgr. 18. gr. kveður á um hvað felst í flutningi farms loftleiðis. Skv. 19. gr. ber flytjandi ábyrgð á tjóni af völdum tafa á flutningi farþega, farangurs eða farms í lofti nema hann hafi gert allar nauðsynlegar ráðstafanir til að afstýra tjóni eða það hafi verið ógerlegt. Ákvæði 20. gr. hafa að geyma reglur um brottfall eða lækun bótaábyrgðar flytjanda vegna tjóns á farþega, farangri eða farmi vegna hlutdeildar tjónþola eða þess sem sækir rétt sinn til hans í tjóninu. Skv. 1. mgr. 21. gr. getur flytjandi ekki útilokað eða takmarkað ábyrgð sína vegna lífs- eða líkamstjóns farþega sem er 100.000 SDR eða minna vegna hvers farþega. Flytjandi er ekki ábyrgur fyrir lífs- eða líkamstjóni umfram 100.000 SDR vegna hvers farþega hafi hvorki hann né aðilar á hans vegum valdið tjóninu með saknæmum hætti eða ef tjónið er eingöngu rakið til saknæmrar háttsemi þriðja aðila. Montreal-smningurinn setur þannig tvöfalt bótakerfi á fót. Bótaábyrgð flytjanda er hlutlæg upp að 100.000 SDR á farþega og huglæg bótaábyrgð flytjanda er ekki háð neinum takmörkunum. Staða farþega er því bætt til muna ef miðað er við ákvæði Varsjársmningsins. Í 22. gr. er fjallað um ábyrgð flytjanda vegna tjóns af völdum tafa og tjóns á farangri og farmi. Ábyrgð flytjanda er takmörkuð við 4.150 SDR á farþega vegna tjóns af völdum tafa, sbr. 1. mgr., 1.000 SDR á farþega vegna tjóns af völdum eyðileggingar, hvarfs eða tafa farangurs, sbr. 2. mgr., og við 17 SDR á kílógramm vegna tjóns af völdum eyðilegg-

ingar, hvarfs eða tafa farms, sbr. 3. mgr. Ákvæði 4. mgr. inniheldur reglur um hámarks-ábyrgð flytjanda vegna tjóns á hluta farms. Skv. 5. mgr. gilda ákvæði 1. og 2. mgr. 22. gr. ekki hafi flytjandi eða aðili sem hann er ábyrgur fyrir valdið tjóninu með sagnæmum hætti. Ákvæði 6. mgr. kveður á um að bótatakörk þau sem mælt er fyrir um í 21. og 22. gr. komi ekki í veg fyrir að dómstóll úrskurði um greiðslu málskostnaðar til viðbótar framangreindum fjárhæðum nema flytjandi hafi áður boðið stefnanda sættir og hin dæmda fjárhæð sé lægri en fjárhæð sáttatilboðsins. Í 23. gr. er fjallað um umreikning eininga gjaldmiðla og í 24. gr. um endurskoðun bótatakmarka samningsins en vörsluaðili samningsins skal endurskoða þau á fimm ára fresti. Skv. 25. gr. Montreal-samningsins getur flytjandi samið um hærri takmörk ábyrgðar en kveðið er á um í samningnum eða um engin takmörk ábyrgðar og skv. 26. gr. eru þau samningsákvæði ógild sem fela í sér lægri takmörk ábyrgðar en samningurinn kveður á um eða leysa flytjanda undan ábyrgð. Í ákvæði 27. gr. kemur fram að ekkert í samningnum komi í veg fyrir að flytjandi geti neitað að gera flutningssamning, afsalað sér vörnum samkvæmt honum eða mælt fyrir um skilyrði sem ekki ganga gegn ákvæðum hans. Í 28. gr. er kveðið á um fyrirframgreiðslur bóta vegna lífs- eða líkamstjóns farþega. Skv. 29. gr. er hvað varðar flutning farþega, farangurs og farms einungis hægt að höfða skaðabótamál með hliðsjón af skilyrðum og þeim takmörkum ábyrgðar sem sett eru fram í Montreal-samningnum. Einungis er hægt að fá dæmdar eiginlegar skaðabætur með slíkri málshöfðun. Skv. 30. gr. getur starfsmaður eða umboðsmaður flytjanda, sem sóttur hefur verið til saka vegna tjóns sem samingurinn fjallar um, borið fyrir sig þær varnir og bótatakörk sem flytjanda er heimilt að bera fyrir sig samkvæmt samningnum nema þeir hafi verið utan verksviðs síns. Heildarbætur sem unnt er að dæma flytjanda, starfsmenn hans eða umboðsmenn til að greiða skulu vera innan bótatakmarka samningsins. Hafi aðilinn valdið tjóninu með sagnæmri háttsemi er einungis hægt að beita ákvæðum 30. gr. um tjón á farmi. Ákvæði 31. gr. fjalla um kvartanir vegna farangurs eða farms og hvenær og hvernig á að bera þær fram. Skv. 32. gr. ber að sækja dánarbúið falli skaðabótaskyldur aðili frá. Ákvæði 33. gr. kveða á um varnarþing. Meginreglan er heimavarnarþing hins stefnda en settar eru nokkuð víðtækar sérreglur um varnarþing í málum vegna lífs- eða líkamstjóns. Leysa skal úr réttarfarságreiningi eftir lögum þess ríkis þar sem mál er höfðað. Ákvæði 34. gr. fjalla um gerðardóma og geta aðilar að samningi um farmflutning samið um að ábyrgð flytjanda samkvæmt Montreal-samningnum skuli lögð til úrlausnar gerðardóms. Ákvæði 35. gr. mæla fyrir um málshöfðunarfresti. Ákvæði 36. gr. fjalla um gagnfæran flutning og ákvæði 37. gr. um endurkröfurétt á hendur þriðju aðilum, en Varsjár-samningurinn inniheldur samsvarandi ákvæði.

Í IV. kafla Montreal-samningsins er fjallað um fjölþáttaflutninga en skv. 1. mgr. 38. gr. skulu ákvæði samningsins aðeins taka til þess flutnings sem fer fram í lofti og fellur undir samninginn þegar um fjölþáttaflutning er að ræða.

Í V. kafla er í ákvæðum 39.–48. gr. að finna reglur um loftflutninga sem annar aðili en hinn samningsbundni annast, þ.e. flytjandi í raun, og eru þau nánast eins og samsvarandi ákvæði Gvadalajara-samningsins.

Í VI. kafla er að finna ýmis ákvæði. Skv. 49. gr. skulu ógild hvers konar ákvæði í flutningssamningi og sérsamningar sem gerðir eru áður en tjón varð ef þau miða að því að ganga fram hjá reglum Montreal-samningsins hvað varðar lög sem beita ber og lögsögu. Skv. 50. gr. skulu aðildarríki samningsins skylda flytjendur sína til að viðhalda fullnægjandi váttryggingu sem vegur upp ábyrgð þeirra samkvæmt samningnum og er hér um nýmæli að ræða. Ákvæði 51. gr. kveður á um undantekningu frá vissum reglum um skjalahald þegar um er að ræða flutning við óvenjulegar aðstæður utan venjulegs rekstrarsviðs flytjanda.

Lokaákvæði Montreal-samningsins eru í VII. kafla. Ákvæði 53. gr. kveða á um undirritun samningsins, fullgildingu hans, samþykki, staðfestingu og aðild að honum, gildistöku hans og hlutverk vörsluaðila samningsins. Um uppsögn samningsins er fjallað í 54. gr. og í 57. gr. um fyrirvara við hann. Í ákvæðum 55. gr. er kveðið á um tengsl samningsins við gerninga innan Varsjárkerfisins og sett fram sú regla að milli aðildarríkja Montreal-samningsins skuli hann gangi framur þeim gerningum. Í 56. gr. er fjallað um ríki þar sem fleiri en eitt réttarkerfi eiga við.

Gera þarf breytingar á nokkrum ákvæðum X. kafla laga nr. 60/1998, um loftferðir, til þess að Ísland geti staðið við þær skuldbindingar sem Montreal-samningurinn leggur aðildarríkjunum á herðar. Samgönguráðherra mun leggja fram á Alþingi lagafrumvarp þar að lútandi.

Fylgiskjal I.

SAMNINGUR

um samræmingu tiltekinna reglna varðandi loftflutninga milli landa sem annar aðili en hinn samningsbundni flytjandi annast, sem er viðbót við Varsjársmninginn.

RÍKIN SEM UNDIRRITAÐ HAFA SAMNING
ÞENNAN OG

GERA SÉR GREIN FYRIR að Varsjársmningurinn inniheldur ekki sérstök ákvæði um loftflutninga milli landa sem aðili, sem er ekki aðili að flutningssamningnum, framkvæmir,

TELJA að því sé æskilegt að setja ákvæði sem gilda í slíkum tilvikum,

HAFA ORÐIÐ ÁSÁTT UM EFTIRFARANDI:

I. gr.

Í samningi þessum hafa eftirfarandi hugtök þá merkingu sem hér greinir:

- a) „Varsjársmningur“ merkir samning um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa, sem var undirritaður í Varsjá 12. október 1929, eða Varsjársmninginn, eins og honum var breytt í Haag 1955, eftir því hvor þeirra gildir um flutning samkvæmt samningi sem um getur í b-lið;
- b) „samningsbundinn flytjandi“ merkir aðila sem gerir, sem ábyrgðaraðili, flutningssamning, samkvæmt ákvæðum Varsjársmningsins, við farþega eða sendanda eða við aðila sem er í fyrirsvari fyrir farþegann eða sendandann;

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

THE STATES SIGNATORY TO THE PRESENT
CONVENTION

NOTING that the Warsaw Convention does not contain particular rules relating to international carriage by air performed by a person who is not a party to the agreement for carriage,

CONSIDERING that it is therefore desirable to formulate rules to apply in such circumstances,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article I

In this Convention:

- a) “Warsaw Convention” means the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929, or the Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, according to whether the carriage under the agreement referred to in paragraph b) is governed by the one or by the other;
- b) “contracting carrier” means a person who as a principal makes an agreement for carriage governed by the Warsaw Convention with a passenger or consignor or with a person acting on behalf of the passenger or consignor;

- c) „flytjandi í raun“ merkir aðila, annan en samningsbundna flytjandann, sem framkvæmir þann flutning, sem fjallað er um í b-lið, allan eða að hluta í umboði samningsbundna flytjandans en er ekki, að því er slíkan hluta varðar, flytjandi sem framkvæmir gagnfæran flutning í skilningi Varsjársmunningsins.
- Gera skal ráð fyrir að um slíkt umboð sé að ræða nema sannað sé hið gagnstæða.

II. gr.

Framkvæmi flytjandi í raun flutning allan eða að hluta, það er flutning sem Varsjársmunnurinn gildir um samkvæmt samningnum sem um getur í b-lið I. gr., skulu ákvæði Varsjársmunningsins gilda um bæði samningsbundna flytjandann og flytjanda í raun, nema kveðið sé á um annað í samningi þessum, hinn fyrrnefnda að því er varðar allan flutning sem fjallað er um í flutningssamningnum og hinn síðarnefnda einungis að því er varðar þann flutning sem hann framkvæmir.

III. gr.

1. Líta ber svo á að athöfn eða athafnaleysi flytjanda í raun og starfsmanna hans og umboðsmanna á vettvangi starfs þeirra sé einnig athöfn eða athafnaleysi samningsbundna flytjandans, að því er varðar flutning sem flytjandi í raun framkvæmir.
2. Líta ber svo á að athöfn eða athafnaleysi samningsbundins flytjanda og starfsmanna hans og umboðsmanna, sem er innan verksviðs þeirra, sé einnig athöfn eða athafnaleysi flytjanda í raun, að því er varðar flutning sem flytjandi í raun framkvæmir. Engin slík athöfn eða athafnaleysi skal, samt sem áður, gera flytjanda í raun skaðabótaskyldan umfram þau mörk sem um getur í 22. gr. Varsjársmunningsins. Allir sérsamningar þar sem samningsbundni flytjandinn tekst skyldur á herðar sem Varsjársmunnurinn kveður ekki á um eða fellur frá réttindum sem samningur þessi heimilar eða sérhver yfirlýsing um hagsmunum sem tengjast afhendingu á ákvörðunarstað, sem fjallað er um í 22. gr. fyrrnefnds samnings, skulu ekki binda flytjanda í raun nema hann hafi samþykkt það sérstaklega.

IV. gr.

Kvartanir, bornar fram við flytjanda eða fyrirmæli honum gefin samkvæmt Varsjársmunnnum, skulu hafa sömu þýðingu, hvort sem þeim er beint til samningsbundna flytjandans eða flytjanda í raun. Fyrirmæli, sem um getur í 12. gr. Varsjársmunningsins, skulu hins vegar því aðeins gild að þeim sé beint til samningsbundna flytjandans.

- c) “actual carrier” means a person, other than the contracting carrier, who, by virtue of authority from the contracting carrier, performs the whole or part of the carriage contemplated in paragraph b) but who is not with respect to such part a successive carrier within the meaning of the Warsaw Convention.

Such authority is presumed in the absence of proof to the contrary.

Article II

If an actual carrier performs the whole or part of carriage which, according to the agreement referred to in Article I, paragraph b), is governed by the Warsaw Convention, both the contracting carrier and the actual carrier shall, except as otherwise provided in this Convention, be subject to the rules of the Warsaw Convention, the former for the whole of the carriage contemplated in the agreement, the latter solely for the carriage which he performs.

Article III

1. The acts and omissions of the actual carrier and of his 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 contracting carrier and of his 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 actual carrier. Nevertheless, no such act or omission shall subject the actual carrier to liability exceeding the limits specified in Article 22 of the Warsaw Convention. Any special agreement under which the contracting carrier assumes obligations not imposed by the Warsaw Convention or any waiver of rights conferred by that Convention or any special declaration of interest in delivery at destination contemplated in Article 22 of the said Convention, shall not affect the actual carrier unless agreed to by him.

Article IV

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

V. gr.

Að því er varðar flutning, sem flytjandi í raun framkvæmir, ber öllum starfsmönnum eða umboðsmönnum hans eða samningsbundna flytjandans, geti þeir sannað að þeir hafi framkvæmt störf sín innan verksviðs síns, að bera fyrir sig þær takmarkanir á ábyrgð sem þeim flytjanda, sem þeir eru stafsmenn eða umboðsmenn hjá, er heimilt að bera fyrir sig samkvæmt samningi þessum, nema sannað sé að þeir hafi hagað sér með þeim hætti sem samkvæmt Varsjársmunningnum kemur í veg fyrir að unnt sé að skírskota til marka ábyrgðar.

VI. gr.

Að því er varðar flutning, sem flytjandi í raun framkvæmir, skal heildarfjárhæð, sem unnt er að fá þann flytjanda og samningsbundna flytjandann og starfsmenn þeirra og umboðsmenn, sem framkvæma störf sín innan verksviðs síns, dæmda til þess að greiða, ekki vera hærri en hæsta bótafjárhæð sem unnt er að dæma annaðhvort samningsbundna flytjandann eða flytjanda í raun til þess að greiða samkvæmt samningi þessum, en engum aðila, sem um er getið, skal skylt að greiða fjárhæð yfir þeim mörkum sem um hann gilda.

VII. gr.

Stefnandi getur, að því er varðar flutning sem flytjandi í raun framkvæmir, beint bótakröfum sínum, að eigin vali, hvort sem er gegn flytjanda í raun eða samningsbundna flytjandanum, saman eða hvorum fyrir sig. Sé málið einvörðungu höfðað gegn öðrum fyrrnefndra flytjanda ber honum réttur til þess að krefjast þess að hinn flytjandinn komi einnig að meðferð þess fyrir rétti og fer slík málsmeðferð og áhrif slíkrar aðkomu eftir lögum þess ríkis þar sem mál er höfðað.

VIII. gr.

Höfða skal skaðabótamál, sem er fjallað um í VII. gr. samnings þessa, að vali stefnanda, annaðhvort fyrir dómstóli sem heimilt er að höfða mál fyrir gegn samningsbundna flytjandanum, eins og kveðið er á um í 28. gr. Varsjársmunningsins, eða fyrir þeim dómstóli sem hefur lögsögu þar sem flytjandi í raun á lögheimili eða hefur aðalskrifstofu sína.

IX. gr.

1. Öll samningsákvæði, sem miða að því að leysa samningsbundna flytjandann eða flytjanda í raun undan ábyrgð samkvæmt samningi þessum eða að því að ákvarða lægri ábyrgðarmörk en þau sem gilda samkvæmt samningi þessum, skulu ógild, en í ógildingingu sérhvers slíks ákvæðis felst ekki ógilding samn-

Article V

In relation to the carriage performed by the actual carrier, any servant or agent of that carrier or of the contracting carrier shall, if he proves that he acted within the scope of his employment, be entitled to avail himself of the limits of liability which are applicable under this Convention to the carrier whose servant or agent he is unless it is proved that he acted in a manner which, under the Warsaw Convention, prevents the limits of liability from being invoked.

Article VI

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 him.

Article VII

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 VIII

Any action for damages contemplated in Article VII of this Convention must be brought, at the option of the plaintiff, either before a court in which an action may be brought against the contracting carrier, as provided in Article 28 of the Warsaw Convention, or before the court having jurisdiction at the place where the actual carrier is ordinarily resident or has his principal place of business.

Article IX

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

ingsins í heild sem ákvæði sammings þessa gilda um eftir sem áður.

2. Að því er varðar flutning, sem flytjandi í raun framkvæmir, á málsgreinin hér á undan ekki við um sammingsákvæði sem fjalla um hvarf eða tjón sem rekja má til eðlislægs ágalla, eiginleika eða ágalla þess farms sem er fluttur.

3. Ógild skulu vera hvers konar ákvæði í flutnings-samningi og hvers konar sérsamningar sem gerðir eru áður en tjón verður og miða að því að ganga fram hjá reglum sammings þessa varðandi þau lög sem fara skal eftir eða varðandi lögsögu. Þegar um er að ræða flutning farms skal þó heimilt að semja um gerðardómsákvæði, samanber þó ákvæði sammings þessa, enda fari gerðardómsmeðferðin fram innan einhverrar lögsögu sem um getur í VIII. gr.

X. gr.

Ekkert í samningi þessum hefur áhrif á réttindi og skyldur flytjendanna tveggja gagnvart hvor öðrum, með fyrirvara um ákvæði VII. gr.

XI. gr.

Samningur þessi skal, fram til þess dags er hann öðlast gildi í samræmi við ákvæði XIII. gr., liggja frammi til undirritunar af hálfu hvers þess ríkis sem þann dag er aðildarríki Sameinuðu þjóðanna eða einhverra sérstofnana þeirra.

XII. gr.

1. Samningur þessi er háður fullgildingu af hálfu þeirra ríkja sem hafa undirritað hann.
2. Afhenda ber skjöl um fullgildingu ríkisstjórn Sameinuðu mexíkósku ríkjanna til vörslu.

XIII. gr.

1. Jafnskjótt og fimm undirritunarríki hafa afhent skjöl sín um fullgildingu sammings þessa til vörslu öðlast hann gildi þeirra í milli á nítugasta degi eftir þann dag er fimmta skjalið um fullgildingu er afhent.

Samningurinn öðlast gildi gagnvart hverju því ríki, sem fullgildir hann eftir það, á nítugasta degi eftir að það afhendir skjal sitt um fullgildingu til vörslu.

2. Ríkisstjórn Sameinuðu mexíkósku ríkjanna skal láta skrá samning þennan hjá Sameinuðu þjóðunum og Alþjóðaflugmálastofnuninni jafnskjótt og hann öðlast gildi.

XIV. gr.

1. Samningur þessi skal, eftir að hann hefur öðlast

agreement, which shall remain subject to the provisions of this Convention.

2. In respect of the carriage performed by the actual carrier, the preceding paragraph shall not apply to contractual provisions governing loss or damage resulting from the inherent defect, quality or vice of the cargo carried.

3. Any clause contained in an agreement for 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. Nevertheless, for the carriage of cargo arbitration clauses are allowed, subject to this Convention, if the arbitration is to take place in one of the jurisdictions referred to in Article VIII.

Article X

Except as provided in Article VII, nothing in this Convention shall affect the rights and obligations of the two carriers between themselves.

Article XI

Until the date on which this Convention comes into force in accordance with the provisions of Article XIII, it shall remain open for signature on behalf of any State which at that date is a Member of the United Nations or of any of the Specialized Agencies.

Article XII

1. This Convention shall be subject to ratification by the signatory States.
2. The instruments of ratification shall be deposited with the Government of the United States of Mexico.

Article XIII

1. As soon as five of the signatory States have deposited their instruments of ratification of this Convention, it shall come into force between them on the ninetieth day after the date of the deposit of the fifth instrument of ratification.

It shall come into force for each State ratifying thereafter on the ninetieth day after the deposit of its instrument of ratification.

2. As soon as this Convention comes into force, it shall be registered with the United Nations and the International Civil Aviation Organization by the Government of the United States of Mexico.

Article XIV

1. This Convention shall, after it has come into

gildi, liggja frammi til aðildar af hálfu allra aðildarríkja Sameinuðu þjóðanna eða sérstofnana þeirra.

2. Ríki fær aðild að samningi þessum með því að ríkisstjórn Sameinuðu mexíkósku ríkjanna er afhent aðildarskjal sem tekur gildi frá og með níutigasta degi frá þeim degi er slík afhending fer fram.

XV. gr.

1. Hverju aðildarríki er heimilt að segja upp samningi þessum með tilkynningu til ríkisstjórnar Sameinuðu mexíkósku ríkjanna.

2. Uppsögn skal taka gildi sex mánuðum eftir þann dag er ríkisstjórn Sameinuðu mexíkósku ríkjanna tekur við tilkynningu um uppsögn.

XVI. gr.

1. Hverju aðildarríki er heimilt, jafnhiða fullgildingu samnings þessa eða aðild að honum eða hvenær sem er eftir það, að lýsa því yfir, með tilkynningu til ríkisstjórnar Sameinuðu mexíkósku ríkjanna, að gildissvið samnings þessa skuli ná til allra þeirra landsvæða þar sem það fer með samskipti við önnur ríki.

2. Gildissvið samningsins skal ná til þeirra landsvæða, sem eru talin upp í fyrrnefndri tilkynningu, niútíu dögum eftir þann dag er ríkisstjórn Sameinuðu mexíkósku ríkjanna tekur við slíkri tilkynningu.

3. Hverju aðildarríki er heimilt, í samræmi við ákvæði XV. gr., að segja upp samningi þessum sérstaklega fyrir hvert þeirra landsvæða, þar sem það fer með samskipti við önnur ríki, eða öll þeirra.

XVII. gr.

Óheimilt er að gera fyrirvara við samning þennan.

XVIII. gr.

Ríkisstjórn Sameinuðu mexíkósku ríkjanna skal tilkynna Alþjóðaflugmálastofnuninni og öllum aðildarríkjum Sameinuðu þjóðanna eða sérstofnana þeirra um:

- a) sérhverja undirritun samnings þessa og dagsetningu hennar;
- b) sérhverja afhendingu skjals um fullgildingu eða aðild og dagsetningu hennar;
- c) dagsetningu gildistöku samnings þessa í samræmi við 1. mgr. XIII. gr.;
- d) viðtöku sérhverrar tilkynningar um uppsögn og viðtökudag hennar;

force, be open for accession by any State Member of the United Nations or of any of the Specialized Agencies.

2. The accession of a State shall be effected by the deposit of an instrument of accession with the Government of the United States of Mexico and shall take effect as from the ninetieth day after the date of such deposit.

Article XV

1. Any Contracting State may denounce this Convention by notification addressed to the Government of the United States of Mexico.

2. Denunciation shall take effect six months after the date of receipt by the Government of the United States of Mexico of the notification of denunciation.

Article XVI

1. Any Contracting State may at the time of its ratification of or accession to this Convention or at any time thereafter declare by notification to the Government of the United States of Mexico that the Convention shall extend to any of the territories for whose international relations it is responsible.

2. The Convention shall, ninety days after the date of the receipt of such notification by the Government of the United States of Mexico, extend to the territories named therein.

3. Any Contracting State may denounce this Convention, in accordance with the provisions of Article XV, separately for any or all of the territories for the international relations of which such State is responsible.

Article XVII

No reservation may be made to this Convention.

Article XVIII

The Government of the United States of Mexico shall give notice to the International Civil Aviation Organization and to all States Members of the United Nations or of any of the Specialized Agencies:

- a) of any signature of this Convention and the date thereof;
- b) of the deposit of any instrument of ratification or accession and the date thereof;
- c) of the date on which this Convention comes into force in accordance with Article XIII, paragraph 1;
- d) of the receipt of any notification of denunciation and the date thereof;

e) viðtöku sérhverrar yfirlýsingar eða tilkynningar, sem er gefin út skv. XVI. gr., og viðtökudag hennar.

ÞESSU TIL STAÐFESTU hafa undirritaðir fulltrúar, sem til þess hafa fullt umboð, undirritað samning þennan.

GJÓRT í Guadalajara hinn 18. september 1961 á ensku, frönsku og spænsku og eru allir textarnir þrír gildir. Ef um ósamræmi er að ræða skal franskur textinn ráða, en Varsjár-samningurinn frá 12. október 1929 var gerður á frönsku. Ríkisstjórn Sameinuðu mexíkósku ríkjanna mun láta gera opinbera þýðingu á texta samningsins á rússnesku.

Afhenda ber samning þennan ríkisstjórn Sameinuðu mexíkósku ríkjanna til vörslu, en samningurinn mun liggja frammi til undirritunar hjá henni í samræmi við ákvæði XI. gr., og skal fyrrnefnd ríkisstjórn senda Alþjóðaflugmálastofnuninni og öllum aðildarríkjum Sameinuðu þjóðanna eða sérstofnana þeirra staðfest afrit af honum.

Fylgiskjal II.

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

RÍKISSTJÓRNIRNAR SEM UNDIRRITAÐ Hafa
BÓKUN ÞESSA OG

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

Hafa ORÐIÐ ÁSÁTTAR um eftirfarandi:

e) of the receipt of any declaration or notification made under Article XVI and the date thereof.

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

DONE at Guadalajara on the eighteenth day of September One Thousand Nine Hundred and Sixty-one in three authentic texts drawn up in the English, French and Spanish languages. In case of any inconsistency, the text in the French language, in which language the Warsaw Convention of 12 October 1929 was drawn up, shall prevail. The Government of the United States of Mexico will establish an official translation of the text of the Convention in the Russian language.

This Convention shall be deposited with the Government of the United States of Mexico with which, in accordance with Article XI, it shall remain open for signature, and that Government shall send certified copies thereof to the International Civil Aviation Organization and to all States Members of the United Nations or of any Specialized Agency.

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

THE GOVERNMENTS UNDERSIGNED

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

HAVE AGREED as follows:

I. KAFLI
Breytingar á samningnum.

I. gr.

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

II. gr.

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

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

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

III. gr.

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

„III. hluti – Flugfarmskírteini.

5. gr.

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

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

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

6. gr.

1. Sendandi skal fylla út flugfarmskírteini í þremur frumeintökum.

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

CHAPTER I
Amendments to the Convention
Article I

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

Article II

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

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

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

Article III

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

“Section III. – Documentation relating to cargo

Article 5

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

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

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

Article 6

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

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

3. Heimilt er að prenta eða stimpla undirritun flytjanda og sendanda.
4. Útfylli flytjandinn flugfarmskírteinið, að beiðni sendanda, skal litið svo á að flytjandinn hafi gert það fyrir hönd sendanda, nema færðar séu sönnur á annað.

7. gr.

Ef um fleiri en eitt stykki er að ræða:

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

8. gr.

Flugfarmskírteinið og móttökukvittun fyrir farmi skulu innihalda upplýsingar um:

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

9. gr.

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

10. gr.

1. Sendandi er ábyrgur fyrir því að upplýsingar og yfirlýsingar um farm, sem hann færir inn í flugfarmskírteini eða eru færðar inn fyrir hans hönd, séu réttar; það sama gildir um upplýsingar og yfirlýsingar um farm sem hann lætur flytjandanum í té eða eru látnar flytjanda í té fyrir hans hönd og færa á inn í móttökukvittun fyrir farmi eða greinargerð sem er varðveitt með öðrum hætti sem um getur í 2. mgr. 5. gr.
2. Sendandi skal gera flytjanda skaðlausan vegna alls tjóns sem flytjandinn verður fyrir, eða annar aðili sem flytjandinn er ábyrgur gagnvart, sakir þess að upplýsingarnar og yfirlýsingarnar, sem sendandi lætur í té eða eru látnar í té fyrir hans hönd, eru ólög-mætar, rangar eða ófullkomnar.
3. Flytjandinn skal, með fyrirvara um ákvæði 1. og 2. mgr. þessarar greinar, gera sendanda skaðlausan vegna alls tjóns sem sendandinn verður fyrir, eða annar aðili sem sendandinn er ábyrgur gagnvart,

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

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

Article 7

When there is more than one package:

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

Article 8

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

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

Article 9

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

Article 10

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

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

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

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

11. gr.

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

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

12. gr.

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

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

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

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

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

Article 11

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

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

Article 12

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

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

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

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

13. gr.

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

14. gr.

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

15. gr.

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

16. gr.

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

IV. gr.

Ákvæði 18. gr. sammingsins falli brott og eftirfarandi komi í stað þeirra:

„18. gr.

1. Flytjandi er skaðabótaskyldur vegna tjóns, sem

Article 13

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

Article 14

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

Article 15

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

Article 16

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

Article IV

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

“Article 18

1. The carrier is liable for damage sustained in the

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

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

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

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

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

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

V. gr.

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

„20. gr.

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

VI. gr.

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

„21. gr.

1. Þegar um ræðir flutning farþega og farangurs og

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

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

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

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

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

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

Article V

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

“Article 20

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

Article VI

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

“Article 21

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

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

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

VII. gr.

Í 22. gr. samningsins:

- a) falli orðin „og farms“ brott í a-lið 2. mgr.
- b) skal eftirfarandi málsgrein skotið inn á eftir a-lið 2. mgr.:
- „b) Þegar um ræðir flutning farms skal bótaábyrgð viðkomandi flytjanda takmörkuð við fjárhæð sem nemur 17 SDR fyrir hvert kílógramm, nema sendandi hafi, þegar böggull var afhentur flytjandanum, gefið sérstaka yfirlýsingu um hagsmuni sína af afhendingu á ákvörðunarstað og greitt aukagjald sé þess krafist. Ef svo ber undir ber flytjandanum að greiða fjárhæð, sem er jafnhá uppefni fjárhæð eða lægri, nema hann færi sönnur á að fjárhæðin sé hærri en raunverulegir hagsmunir sendanda af afhendingu á ákvörðunarstað.“
- c) verði b-liður 2. mgr. c-liður 2. mgr.
- d) skal eftirfarandi málsgrein skotið inn á eftir 5. mgr.:
- „6. Líta ber svo á að með þeim fjárhæðum sem gefnar eru upp í SDR í þessari grein sé átt við sérstök dráttarréttindi samkvæmt skilgreiningu Alþjóðagjaldeyrissjóðsins. Umreikningur fjárhæða í innlenda gjaldmiðla skal, þegar um ræðir málarekstur fyrir dómstólum, fara fram miðað við verðgildi slíkra gjaldmiðla í sérstökum dráttarréttindum daginn sem dómur er kveðinn upp. Reikna ber út í SDR-verðgildi innlends gjaldmiðils samningsaðila, sem á aðild að Alþjóðagjaldeyrissjóðnum, samkvæmt matsaðferðinni sem Alþjóðagjaldeyrissjóðurinn beitir, svo gott sem daginn sem dómur er kveðinn upp, vegna meðferðar hans og yfurfærslu. Reikna ber út í SDR-verðgildi innlends gjaldmiðils samningsaðila, sem ekki á aðild að Alþjóðagjaldeyrissjóðnum, með þeim hætti sem það aðildarríki ákveður.

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

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

Article VII

In Article 22 of the Convention:

- (a) in paragraph 2 (a) the words “and of cargo” shall be deleted.
- (b) after paragraph 2 (a) the following paragraph shall be inserted:
- “(b) In the carriage of cargo, the liability of the carrier is limited to a sum of 17 Special Drawing Rights per kilogramme, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless he proves that the sum is greater than the consignor's actual interest in delivery at destination.”
- (c) paragraph 2 (b) shall be designated as paragraph 2 (c).
- (d) after paragraph 5 the following paragraph shall be inserted:
- “6. The sums mentioned in terms of the Special Drawing Right in this Article shall be deemed to refer to the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. Conversion of the sums into national currencies shall, in case of judicial proceedings, be made according to the value of such currencies in terms of the Special Drawing Right at the date of the judgment. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a High Contracting Party which is a Member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund, in effect at the date of the judgment, for its operations and transactions. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a High Contracting Party which is not a Member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that High Contracting Party.

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

VIII. gr.

Ákvæði 24. gr. samningsins falli brott og eftirfarandi komi í stað þeirra:

„24. gr.

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

IX. gr.

Ákvæði 25. gr. samningsins falli brott og eftirfarandi komi í stað þeirra:

„25. gr.

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

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

Article VIII

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

“Article 24

1. In the carriage of passengers and baggage, any action for damages, however founded, can only be brought subject to the conditions and limits set out in this Convention, without prejudice to the question as to who are the persons who have the right to bring suit and what are their respective rights.
2. In the carriage of cargo, any action for damages, however founded, whether under this Convention or in contract or in tort or otherwise, can only be brought subject to the conditions and limits of liability set out in this Convention without prejudice to the question as to who are the persons who have the right to bring suit and what are their respective rights. Such limits of liability constitute maximum limits and may not be exceeded whatever the circumstances which gave rise to the liability.”

Article IX

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

“Article 25

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

X. gr.

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

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

XI. gr.

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

„30. gr. A

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

XII. gr.

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

„33. gr.

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

XIII. gr.

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

„34. gr.

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

II. KAFLI**Gildissvið samningsins með áorðnum breytingum.****XIV. gr.**

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

Article X

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

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

Article XI

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

“Article 30 A

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

Article XII

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

“Article 33

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

Article XIII

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

“Article 34

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

CHAPTER II**Scope of Application of the Convention as Amended****Article XIV**

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

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

III. KAFLI Lokaákvæði.

XV. gr.

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

XVI. gr.

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

XVII. gr.

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

XVIII. gr.

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

XIX. gr.

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

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

CHAPTER III Final Clauses

Article XV

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

Article XVI

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

Article XVII

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

Article XVIII

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

Article XIX

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

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

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

XX. gr.

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

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

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

XXI. gr.

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

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

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

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

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

Article XX

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

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

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

Article XXI

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

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

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

XXII. gr.

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

XXIII. gr.

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

XXIV. gr.

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

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

XXV. gr.

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

Article XXII

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

Article XXIII

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

Article XXIV

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

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

Article XXV

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

ritunar í höfuðstöðvum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar.

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

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

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

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

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

Fylgiskjal III.

SAMNINGUR um samræmingu tiltekinna reglna varðandi loftflutninga milli landa.

AÐILDARRÍKI SAMNINGS ÞESSA SEM

VIÐURKENNA mikilvægt framlag með samningnum um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa, sem var undirritaður í Varsjársmningurinn 12. október 1929, hér eftir nefndur „Varsjársmningurinn“, og öðrum skyldum gerningum til þess að samræma reglur um einkamálarétt á sviði flugmála;

VIÐURKENNA nauðsyn þess að færa til nútímahorfs og steypa saman Varsjársmningnum og skyldum samningum;

VIÐURKENNA mikilvægi þess að tryggð sé vernd hagsmuna neytenda með tilliti til flutninga milli landa loftleiðis og nauðsyn réttlátra bóta sem eru byggðar á meginreglunni um bætur fyrir tjón;

ÁRÉTTA að æskilegt er að þróun reksturs á sviði flutninga milli landa loftleiðis sé með skipulegum hætti og að flæði farþega, farangurs og farms sé jafnt í samræmi við meginreglur og markmið Samþykktar um alþjóðleg flugmál sem var gerð í Chicago 7. desember 1944;

ERU FULLVISS um að sameiginlegar ráðstafanir ríkja til þess að samræma frekar og skrá skipulega tilteknar reglur um flutninga milli landa loftleiðis

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 Relating 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 interest 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

með nýjum samningi er vísasta leiðin til þess að ná fram réttlátum jöfnuði með tilliti til ólíkra hagsmuna;

new Convention is the most adequate means of achieving an equitable balance of interests;

HAFI ORÐIÐ ÁSÁTT UM EFTIRFARANDI:

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

I. Kaffi
Almenn ákvæði.

1. gr.
Gildissvið.

1. Samningur þessi gildir um allan flutning í loftfari á farþegum, farangri og farmi milli landa gegn greiðslu. Hann gildir jafnt um ókeypiss flutninga með loftförum sem flugrekandi framkvæmir.

2. Í samningi þessum merkir *flutningur milli landa* flutning þar sem brottfarar- og ákvörðunarstaður, samkvæmt samningi milli viðkomandi aðila og hvort sem hlé verður á flutningi eða áframsending á sér stað eða ekki, eru annaðhvort innan landsvæða tveggja aðildarríkja eða innan landsvæðis eins aðildarríkis ef um er að ræða umsamin viðkomustað innan landsvæðis annars ríkis, jafnvel þó að það ríki sé ekki aðildarríki. Flutningur milli tveggja staða innan landsvæðis eins samningsaðila, án þess að um umsamin viðkomustað innan landsvæðis annars ríkis sé að ræða, er ekki flutningur milli landa í skilningi samnings þessa.

3. Flutningur, sem nokkrir flytjendur framkvæma hver á eftir öðrum, telst, að því er samning þennan varðar, einn óslitinn flutningur ef viðkomandi aðilar hafa litið svo á að um eitt verkefni sé að ræða, hvort sem samið hafði verið um það í einum samningi eða röð samninga, og slíkur flutningur telst vera milli landa jafnvel þótt framkvæma eigi einn samning eða röð samninga alfarið innan landsvæðis sama ríkis.

4. Samningur þessi gildir einnig um flutninga, sem greinir í V. kafla, samkvæmt þeim skilmálum sem þar eru nefnd.

2. gr.
Flutningar sem ríki framkvæma og flutningur póstsendinga.

1. Samningur þessi gildir um flutninga, sem ríki framkvæma eða lögformlegar opinberar stofnanir, að því tilskildu að þeir rúmist innan þeirra skilyrða sem mælt er fyrir um í 1. gr.

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

Chapter 1
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 had 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 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. Ákvæði samnings þessa gilda ekki um flutning pósts nema að því leyti sem kveðið er á um í 2. mgr. þessarar greinar.

II. kafli

Skjöl og skyldur aðila að því er varðar flutning farþega, farangurs og farms.

3. gr.

Farþegar og farangur.

1. Þegar um ræðir farþegaflutninga skal afhenda einstaklingsbundinn eða sameiginlegan farseðil sem inniheldur upplýsingar um:
 - a) brottfarar- og ákvörðunarstað;
 - b) ef brottfarar- og ákvörðunarstaður eru innan landsvæðis eins aðildarríkis og einn eða fleiri umsamdir viðkomustaðir innan landsvæðis annars ríkis, skal geta um að minnsta kosti einn slíkan viðkomustað;
2. Í stað þess að afhenda farseðil, sem um getur í 1. mgr., er heimilt að beita annarri aðferð sem gerir kleift að varðveita þær upplýsingar sem koma fram í 1. mgr. Ef slíkri annarri aðferð er beitt skal flytjandi bjóða farþega að afhenda honum skriflega yfirlýsingu um þær upplýsingar sem eru varðveittar samkvæmt fyrrnefndri aðferð.
3. Flytjandi skal afhenda farþega farangursmiða fyrir sérhvern farangurshluta sem er innritaður.
4. Afhenda skal farþega skriflega tilkynningu þess efnis að þar sem samningur þessi gildi kunni hann að takmarka ábyrgð flytjenda að því er varðar lífs- eða líkamstjón og ábyrgð vegna eyðileggingar, hvarfs eða tjóns á fararangri og vegna tafa.
5. Þótt ákvæðum málsgreinanna hér að framan sé eigi fylgt hefur það engin áhrif á tilvist eða gildi flutningssamningsins sem ákvæði samnings þessa gilda engu að síður um, þ.m.t. ákvæði um takmörkun ábyrgðar.

4. gr.

Farmur.

1. Þegar farmur er fluttur skal afhenda fylgibréf.
2. Heimilt er að varðveita upplýsingar um fyrirhugaðan flutning með öðrum hætti en þeim að afhenda sendanda fylgibréf fyrir farmi. Sé slíkrar heimildar neytt, skal vera kleift að bera kennsl á sendingu af þeim upplýsingum sem skráðar eru samkvæmt þessari heimild.

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

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 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.

5. gr.**Efni fylgibréfs eða farmkvittunar.**

Í fylgibréfi eða farmkvittun fyrir farmi komi eftirfarandi fram:

- a) brottfarar- og ákvörðunarstaður;
- b) ef brottfarar- og ákvörðunarstaður eru innan landsvæðis eins aðildarríkis og einn eða fleiri umsamdir viðkomustaðir innan landsvæðis annars ríkis, skal geta um að minnsta kosti einn slíkan viðkomustað; og
- c) þyngd sendingar.

6. gr.**Skjöl sem varða eðli farms.**

Heimilt er að krefjast þess, ef nauðsyn ber til, að sendandi fullnægi þeirri formkröfu tollyfirvalda, lögreglu og líkra opinberra yfirvalda að afhenda skjál þar sem fram kemur um hvers kyns farm er að ræða. Að því er varðar flytjandann hefur ákvæði þetta enga skyldu eða skuldbindingu í för með sér eða ábyrgð sem má rekja til hennar.

7. gr.**Lýsing fylgibréfs.**

1. Sendandi skal fylla út fylgibréf í þremur frum-eintökum.
2. Fyrsta eintakið skal merkt „handa flytjanda“ og skal sendandi undirrita það. Annað eintakið skal merkt „handa viðtakanda“ og skulu sendandi og flytjandi undirrita það. Flytjandinn skal undirrita þriðja eintakið og afhenda sendanda eftir að farmi hefur verið veitt viðtaka.
3. Heimilt er að prenta eða stimpla undirritun flytjanda og sendanda.
4. Útfylli flytjandinn fylgibréf, að beiðni sendanda, skal litið svo á að flytjandinn hafi gert það fyrir hönd sendanda, nema færðar séu sönnur á annað.

8. gr.**Skjöl um böggla í mörgum stykkjum.**

Ef um fleiri en eitt stykki er að ræða:

- a) getur farmflytjandi krafist þess að sendandi fylli út aðskilin fylgibréf;
- b) getur sendandi krafist þess að flytjandinn afhendi aðskildar farmkvittanir þegar sá annar háttur er hafður á sem um getur í 2. mgr. 4. gr.

9. gr.**Kröfum um skjalagerð ekki fullnægt.**

Þrátt fyrir að ákvæðum 4. til 8. gr. sé ekki fylgt hefur það engin áhrif á tilvist og gildi flutningssam-

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.

Article 7**Description of Air Waybill**

1. The air waybill shall be made out by three 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

ings sem ákvæði sammings þessa gilda engu að síður um, meðal annars ákvæði um takmörkun ábyrgðar.

10. gr.

Ábyrgð á efni skjala.

1. Sendandi er ábyrgur fyrir því að upplýsingar og yfirlýsingar um farm, sem hann færir inn í fylgibréf eða eru færðar inn fyrir hans hönd, séu réttar; það sama gildir um upplýsingar og yfirlýsingar um farm sem hann lætur flytjandanum í té eða eru látnar flytjanda í té fyrir hans hönd og færa á inn í farmkvittun eða greinargerð sem er varðveitt með öðrum hætti sem um getur í 2. mgr. 4. gr. Fyrirnefnd atriði gilda einnig þegar sá aðili, sem kemur fram fyrir hönd sendanda, er einnig umboðsmaður flytjandans.
2. Sendandi skal gera flytjanda skaðlausan vegna alls tjóns sem flytjandinn verður fyrir, eða annar aðili sem flytjandinn er ábyrgur gagnvart, sakir þess að upplýsingarnar og yfirlýsingarnar, sem sendandi lætur í té eða eru látnar í té fyrir hans hönd, eru ólög- mætar, rangar eða ófullkomnar.
3. Flytjandinn skal, með fyrirvara um ákvæði 1. og 2. mgr. þessarar greinar, gera sendanda skaðlausan vegna alls tjóns sem sendandinn verður fyrir, eða annar aðili sem sendandinn er ábyrgur gagnvart, sakir þess að upplýsingarnar og yfirlýsingarnar, sem flytjandinn færir inn, eða eru færðar inn fyrir hans hönd, í farmkvittun eða greinargerð, sem er varðveitt með öðrum hætti sem um getur í 2. mgr. 4. gr., eru ólög- mætar, rangar eða ófullkomnar.

11. gr.

Sönnunargildi skjala.

1. Fylgibréf eða farmkvittun gildir að órannsökuðu máli sem sönnun fyrir að samningur hafi verið gerður, því að við farmi hafi verið tekið og fyrir þeim flutningsskilyrðum sem þar um getur.
2. Yfirlýsingar í fylgibréfi eða farmkvittun um þyngd, mál og umbúðir farms sem og stykkjafjölda gilda að órannsökuðu máli sem sönnun fyrir þeim atriðum sem eru tilgreind. Yfirlýsingar um magn, rúm- tak eða ástand vöru gilda hins vegar ekki sem sönn- unargagn gegn flytjanda, nema að því leyti sem fram kemur í fylgibréfi eða farmkvittun að hann hafi, í viðurvist sendanda, gengið úr skugga um sannleiks- gildi þeirra eða þær eiga skylt við sýnilegt ástand farmsins.

12. gr.

Réttur til að ráðstafa farmi.

1. Sendandi hefur, með fyrirvara um þá skyldu að fullnægja öllum skuldbindingum sínum samkvæmt farmsamningi, rétt til þess að ráðstafa farmi með því

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

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 in 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 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.

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

að fjarlægja hann í flughöfn sem er brottfarar- eða ákvörðunarstaður eða með því að stöðva flutning hans á leiðinni hvar sem lent er eða krefjast þess að hann verði afhentur á ákvörðunarstað eða á leiðinni öðrum aðila en þeim viðtakanda sem var upphaflega tilnefndur eða með því að krefjast þess að hann sé endursendur til flughafnar sem er brottfararstaður. Sendandi skal ekki fara með fyrrnefndan ráðstöfunarrétt þannig að flytjandinn eða aðrir sendendur verði fyrir tjóni og skal endurgreiða útlagðan kostnað sem hlýst af því að þessum rétti er beitt.

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

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

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

13. gr.

Afhending farms.

1. Viðtakanda ber, nema sendandi hafi haldið fram rétti sínum skv. 12. gr., réttur til að gera kröfu, við komu farms til ákvörðunarstaðar, um að flytjandinn afhendi honum farminn gegn greiðslu tilhlýðilegra gjalda og eftir að hann hefur fullnægt flutningsskilyrðum.

2. Flytjanda ber skylda til þess að tilkynna viðtakanda án tafar um komu farms, nema samið sé um annað.

3. Viðurkenni flytjandi að farmur hafi glatast eða sé farmur ókominn sjö dögum eftir þann dag sem von var á honum getur viðtakandi haldið fram þeim rétti gagnvart flytjandanum sem farmsamningurinn kveður á um.

14. gr.

Réttur sendanda og viðtakanda nýttur.

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

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 declined 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 exercised 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 interest of another, provided

þeim skyldum sem þeim ber samkvæmt farmsamningi.

15. gr.

Tengsl sendanda og viðtakanda eða gagnkvæm tengsl þriðju aðila.

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

16. gr.

Formkröfur tollyfirvalda, lögreglu eða annarra opinberra yfirvalda.

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

III. kafli

Ábyrgð flytjanda og takmörk skaðabóta.

17. gr.

Farþegi lætur lífið eða meiðist – tjón á farangri.

1. Flytjandi er skaðabótaskyldur, láti farþegi lífið eða verði fyrir líkamstjóni, aðeins ef slysið, sem olli líf- eða líkamstjóni, varð um borð í loftfari eða þegar farið var um borð eða frá borði.
2. Flytjandi er skaðabótaskyldur, eyðileggist innritaður farangur eða glattist eða skemmist, aðeins ef sá atburður, sem olli eyðileggingunni, hvarfinu eða skemmdunum, varð um borð í loftfarinu eða meðan innritaður farangur var í vörslu flytjandans. Flytjandinn er samt sem áður ekki skaðabótaskyldur ef og að því marki sem tjónið má rekja til innbyggðs annmarka, eiginleika eða ágalla farangurs. Flytjandinn er skaðabótaskyldur ef um er að ræða óinnritaðan farangur, þar með talið persónulega muni, sé tjónið vegna mistaka hans eða starfsmanna hans eða umboðsmanna.

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 information 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. Gangist flytjandi við því að innritaður farangur hafi glatast eða komi innritaður farangur ekki fram að tutugu og einum degi liðnum frá þeim degi er hann hefði átt að koma fram getur farþegi haldið fram þeim rétti gagnvart flytjandanum sem farsamningurinn kveður á um.

4. „Farangur“ merkir í samningi þessum, nema annað sé tilgreint, bæði innritaðan og óinnritaðan farangur.

18. gr.

Tjón á farmi.

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

2. Flytjandinn er samt sem áður ekki skaðabótaskyldur færi hann sönnur á, og að því marki sem hann gerir svo, að eyðilegging eða hvarf eða tjón á farmi hafi orsakast af einni eða fleiri eftirtalinnna ástæðna:

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

3. Undir flutning loftleiðis, í skilningi 1. mgr. þessarar greinar, fellur sá tími sem farmur er í vörslu flytjanda.

4. Flutningur loftleiðis nær ekki til neinskonar flutnings á landi, á sjó eða innlendum vatnaleiðum sem fer fram utan flughafnar. Ef hins vegar slíkur flutningur á sér stað samkvæmt samningi um flutning loftleiðis, í þeim tilgangi að hlaða, afhenda eða áframsenda farm, er litið svo á, nema færðar séu sönnur á annað, að tjón sé vegna atburðar sem átti sér stað meðan á flutningi loftleiðis stóð. Ákveði flytjandi, án samþykkis sendanda, að annar flutningsmáti sé viðhafður allan þann tíma meðan á flutningi stendur eða hluta þess tíma í stað þess sem samningur milli aðila gerði ráð fyrir að yrði flutningur loftleiðis er litið svo á að slíkur flutningur með öðrum hætti eigi sér stað meðan á flutningi loftleiðis stendur.

19. gr.

Tafir.

Flytjandi ber ábyrgð á tjóni af völdum tafa á flutningi farþega, farangurs eða farms í lofti. Þó verður flytjandi ekki talinn bera ábyrgð á tjóni sem orsakast vegna tafa geti hann fært sönnur á að hann

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

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

og starfsmenn hans og umboðsmenn hafi viðhaft allar þær aðgerðir, sem sanngjarnt getur talist að viðhafðar séu, í því skyni að afstýra tjóni eða það hafi verið ógerlegt fyrir hann eða þá að framkvæma slíkar aðgerðir.

20. gr.

Hreinsun af áburði.

Færi flytjandi sönnur á að sá aðili, sem krefst skaðabóta, eða sá aðili, sem hann sækir rétt sinn til, hafi valdið tjóninu eða stuðlað að því með vanrækslu eða öðrum ólögmætum athöfnum eða athafnaleysi skal bera sakir af flytjandanum, að hluta til eða að fullu, með tilliti til ábyrgðar hans gagnvart krefjanda, að því marki sem slík vanræksla eða ólögmæt athöfn eða athafnaleysi olli tjóninu eða stuðlaði að því. Geri annar aðili en farþegi bótakröfu vegna líf- eða líkamstjóns farþega skal á sama hátt bera sakir af flytjandanum, að hluta til eða að fullu, með tilliti til ábyrgðar hans, að því marki sem hann færir sönnur á að vanræksla eða ólögmæt athöfn eða athafnaleysi farþegans olli tjóninu eða stuðlaði að því. Þessi grein gildir um öll ákvæði sem fjalla um ábyrgð í samningi þessum, þar á meðal 1. mgr. 21. gr.

21. gr.

Bætur vegna líf- eða líkamstjóns.

1. Flytjandi getur ekki útilokað eða takmarkað ábyrgð sína vegna tjóns skv. 1. mgr. 17. gr. sem er 100 000 SDR eða minna vegna hvers farþega.
2. Flytjandi skal ekki skaðabótaskyldur vegna tjóns skv. 1. mgr. 17. gr., að því leyti sem það er meira en 100 000 SDR vegna hvers farþega, færi flytjandinn sönnur á það:
 - a) að tjónið varð ekki vegna vanrækslu eða annarrar ólögmætrar athafnar eða athafnaleysis flytjandans eða starfsmanna hans eða umboðsmanna;
 - b) að tjónið varð einvörðungu vegna vanrækslu eða annarrar ólögmætrar athafnar eða athafnaleysis þriðja aðila.

22. gr.

Takmarkanir ábyrgðar í tengslum við tafir, farangur og farm.

1. Þegar um ræðir tjón vegna tafa, eins og tilgreint er í 19. gr. og að því er varðar farþegaflutninga, skal ábyrgð viðkomandi flytjanda vegna hvers farþega takmörkuð við 4 150 SDR.
2. Þegar um ræðir flutning farangurs skal ábyrgð viðkomandi flytjanda vegna eyðileggingar, hvarfs, tjóns eða tafa takmörkuð við fjárhæð sem nemur 1 000 SDR vegna hvers farþega, nema farþegi hafi,

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 100 000 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 passenger 100 000 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 4 150 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 1 000 Special Drawing Rights for each passenger unless the passenger has made, at the

þegar innritaður farangur var afhentur flytjandanum, gefið sérstaka yfirlýsingu um hagsmuni sína sem tengdir eru afhendingu á ákvörðunarstað og greitt aukagjald sé þess krafist. Ef svo ber undir ber flytjandanum að greiða fjárhæð sem er jafnhá uppgefinni fjárhæð eða lægri, nema hann færi sönnur á að fjárhæðin sé hærri en raunverulegir hagsmunir farþega sem tengjast afhendingu á ákvörðunarstað.

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

4. Ef hluti farms eyðileggst, hverfur, skemmist eða tefst eða gripur í honum skal sá þungi, sem miðað er við þegar ákveðin er sú fjárhæð sem ábyrgð flytjandans er takmörkuð við, einungis vera heildarþungi þess bögguls, eins eða fleiri, sem um ræðir. Hafi eyðilegging, tjón á eða tafir hluta farms eða grips í honum engu að síður áhrif á verðgildi annarra böggla, sem sama fylgibréf eða sama farmkvittun gildir um eða, hafi þau ekki verið gefin út, sama greinargerð, sem er varðveitt með öðrum hætti sem um getur í 2. mgr. 4. gr., skal einnig miða við heildarþunga slíks eða slíkra böggla þegar mörk ábyrgðar eru ákveðin.

5. Ákvæði 1. og 2. mgr. þessarar greinar gilda ekki ef sönnur eru færðar á að tjónið sé vegna athafnar eða athafnaleysis flytjandans, starfsmanna hans eða umboðsmanna sem er framinn eða viðhaft í því skyni að valda tjóni eða sem rekja má til kæruleysis og viðkomandi hefði mátt vita að tjón myndi sennilega hljóta af slíkri athöfn eða athafnaleysi; sá fyrirvari er þó á að þegar um ræðir slíka athöfn eða athafnaleysi starfsmanns eða umboðsmanns séu einnig færðar sönnur á að umræddur starfsmaður eða umboðsmaður hafi verið að verki á vettvangi starfs síns.

6. Þau mörk, sem mælt er fyrir um í 21. gr. og í þessari grein, skulu ekki koma í veg fyrir að dómstóllinn úrskurði aukinheldur, í samræmi við lög sín, um kostnað vegna málflutnings og annan málskostnað, allan eða að hluta, sem stefnandi hefur lagt í, þar með talda vexti. Ákvæðið hér að framan gildir ekki ef dæmdar skaðabætur, að undanskildum kostnaði vegna málflutnings og öðrum málskostnaði, eru ekki hærri en sú fjárhæð sem flytjandinn hefur boðið

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 required. 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 kilogramme, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless 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 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 writ-

stefnanda skriflega innan sex mánaða frá þeim degi er sá atburður varð sem leiddi til tjónsins eða áður en lögsókn er hafin, ef það gerist síðar.

23. gr.

Umreikningur eininga gjaldmiðla.

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

2. Þau ríki, sem eiga ekki aðild að Alþjóðagjaldeyrissjóðnum og ef löggjöf þeirra heimilar ekki að ákvæðum 1. mgr. þessarar greinar sé beitt, geta, engu að síður, lýst því yfir, samhliða fullgildingu eða aðild eða hvenær sem er eftir það, að ábyrgð flytjanda, sem mælt er fyrir um í 21. gr., sé takmörkuð við 1 500 000 einingar gjaldmiðla vegna hvers farþega í málarekstri fyrir dómstóli á landsvæðum þeirra, 62 500 einingar gjaldmiðla vegna hvers farþega að því er varðar 1. mgr. 22. gr., 15 000 einingar gjaldmiðla vegna hvers farþega með tilliti til 2. mgr. 22. gr. og 250 einingar gjaldmiðla fyrir hvert kílógramm með tilliti til 3. mgr. 22. gr. Fyrirnefnd eining gjaldmiðils svarar til 65,5 millígramma gulls að hreinleika 900/1000. Heimilt er að umreikna þessar fjárhæðir í viðeigandi innlendan gjaldmiðil í rúnuðum tölum. Umreikningur þessara fjárhæða í innlendan gjaldmiðil skal gerður samkvæmt lögum viðkomandi ríkis.

3. Útreikningurinn, sem um getur í síðasta málslíð 1. mgr. þessarar greinar, og umreikningurinn, sem um getur í 2. mgr. þessarar greinar, skulu gerðir þannig að fram komi, í innlendum gjaldmiðli viðkomandi aðildarríkis og eins og frekast er unnt, hið sama raunverulega verðgildi, að því er varðar fjárhæðirnar í 21. og 22. gr., og myndi fást ef ákvæðum þriggja fyrstu málslíða 1. mgr. þessarar greinar yrði beitt. Aðildarríkin skulu tilkynna vörsluaðilanum um hvaða reikningsaðferð er beitt samkvæmt 1. mgr. þessarar greinar eða um niðurstöðu umreikninganna

ing 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 national currencies shall, in case of judicial proceedings, be made according to the value of such currencies in terms of the Special Drawing Right at the date of the 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 kilogramme with respect to paragraph 3 of Article 22. This monetary unit corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal 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 of the application of the first three sentences of paragraph 1 of this Article. States Parties shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1 of this Article, or the result of the conversion in paragraph 2

í 2. mgr. þessarar greinar, eftir því sem við á, er þau afhenda skjal sitt um fullgilding, staðfestingu eða samþykki samnings þessa eða aðild að honum og í hvert sinn er breyting verður á hvorri sem er.

24. gr.

Endurskoðun takmarka.

1. Vörsluaðili skal, á fimm ára fresti og með fyrirvara um ákvæði 25. gr. samnings þessa og 2. mgr. hér að aftan, endurskoða mörk ábyrgðar sem mælt er fyrir um í 21., 22. og 23. gr. og skal fyrsta endurskoðun fara fram í lok fimmta árs frá þeim degi er samningur þessi öðlaðist gildi eða, öðlist samningurinn ekki gildi innan fimm ára frá þeim degi er hann liggur fyrst frammi til undirritunar, áður en fyrsta árið, sem hann er í gildi, er á enda með skírskotun til verðbólguþulnaðs sem svarar til uppsafnaðs verðbólguhraða síðan síðasta breyting var gerð eða, ef um fyrstu breytingu er að ræða, síðan samningurinn öðlaðist gildi. Mæling verðbólguhraða, sem nota á til þess að ákvarða verðbólguþulnaðinn, skal vera vegið meðaltal árlegra hækkunar- eða lækkunarstiga neysluerðsvísitölu þeirra aðildarríkja sem eiga þá gjaldmiðla sem mynda sérstöku dráttarréttindin sem um getur í 1. mgr. 23. gr.

2. Leiði endurskoðunin, sem um getur í málsgreininni hér að framan, í ljós að verðbólguþulnaðurinn hafi farið yfir tíu af hundraði skal vörsluaðili tilkynna aðildarríkjum um að mörkum ábyrgðar verði breytt. Allar þess háttar breytingar skulu koma til framkvæmda sex mánuðum eftir að aðildarríkjunum er tilkynnt um þær. Bóki meirihluti aðildarríkjanna andmæli sín innan þriggja mánaða eftir að þeim er tilkynnt um breytingar skulu þær ekki koma til framkvæmda og vörsluaðili vísa málinu til fundar aðildarríkjanna. Vörsluaðili skal án tafar tilkynna öllum aðildarríkjum um það þegar breytingar koma til framkvæmda.

3. Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. þessarar greinar skal ávallt beita málsmeðferðinni, sem mælt er fyrir um í 2. mgr. þessarar greinar, að því tilskildu þó að þriðjungur aðildarríkjanna láti í ljós ósk sína í þá veru og með því skilyrði að verðbólguþulnaðurinn, sem um getur í 1. mgr., hafi farið upp fyrir 30 af hundraði síðan síðasta breyting var gerð eða síðan samningur þessi öðlaðist gildi, sé ekki um fyrri breytingu að ræða. Endurskoðun, þar sem stuðst er við þá aðferð, sem er lýst í 1. mgr. þessarar greinar, mun síðar meir fara fram á fimm ára fresti, í fyrsta sinn í lok fimmta árs frá dagsetningu endurskoðunar samkvæmt þessari málsgrein.

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 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 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.

25. gr.**Skilmálar um takmörk.**

Flytjanda er heimilt að fastsetja að í flutningssamningi sé fyrirvari um hærri mörk ábyrgðar en kveðið er á um í samningi þessum eða alls engin mörk ábyrgðar.

26. gr.**Ógild samningsákvæði.**

Öll samningsákvæði, sem miða að því að leysa flytjanda undan ábyrgð eða ákveða lægri mörk en mælt er fyrir um í samningi þessum, skulu ógild þó að í ógildingu allra slíkra samningsákvæða felist ekki ógilding alls samningsins sem ákvæði samnings þessa gilda eftir sem áður um.

27. gr.**Frelsi til samningsgerðar.**

Ekkert í samningi þessum skal koma í veg fyrir að flytjandi geti neitað að gera flutningssamninga, að hann geti afsalað sér vörnum samkvæmt samningi þessum eða að hann mæli fyrir um skilyrði sem ganga ekki gegn ákvæðum hans.

28. gr.**Fyrirframgreiðslur.**

Leiði flugslys til líf- eða líkamstjóns farþega skal viðkomandi flytjandi, kveði innlend lög í landi hans um það, inna af hendi fyrirframgreiðslu án tafar til einstaklings eða einstaklinga, sem ber réttur til þess að krefjast skaðabóta, í því skyni að koma til móts við aðkallandi efnahagslegar þarfir slíkra einstaklinga. Í slíkum fyrirframgreiðslum felst ekki viðurkenning ábyrgðar og heimilt er að veða þær á móti fjárhæðum sem flytjandinn greiðir síðar sem skaðabætur.

29. gr.**Grundvöllur bótakrafna.**

Að því er varðar flutning farþega, farangurs og farms er einungis unnt að höfða skaðabótamál, án tillits til málsástæðna og hvort sem það er reist á samningi þessum eða flutningssamningi eða skaðabótarétti eða á öðru, með hliðsjón af skilyrðum og þeim mörkum ábyrgðar, sem eru sett fram í samningi þessum, án tillits til þess hverjir hafa rétt til þess að höfða mál og hver réttur hvers og eins er. Með slíkri málshöfðun skal eigi unnt að fá dæmdar skaðabætur til fælingar eða aðrar bætur sem eru ekki eiginlegar skaðabætur.

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 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**Bases 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, exemplary or any other non-compensatory damages shall not be recoverable.

30. gr.**Starfsmenn, umboðsmenn – uppsöfnun krafna.**

1. Sé mál höfðað gegn starfsmanni eða umboðsmanni flytjanda vegna tjóns, sem samningur þessi fjallar um, skal fyrrnefndum starfsmanni eða umboðsmanni heimilt að bera fyrir sig þær ábyrgðarleysisástæður og takmarkanir á ábyrgð sem flytjanda sjálfum er heimilt að bera fyrir sig samkvæmt samningi þessum, geti þeir sannað að þeir hafi framkvæmt störf sín innan verksviðs síns.
2. Heildarfjárhæð, sem unnt er að fá flytjanda, starfsmenn hans eða umboðsmenn dæmda til þess að greiða í fyrrnefndu tilviki, skal vera innan fyrrnefndra marka.
3. Ákvæði 1. og 2. mgr. þessarar greinar gilda ekki nema með tilliti til flutnings farms ef sannað er að tjónið hafi orðið vegna athafnar eða athafnaleysis starfsmannanna eða umboðsmannanna sem er framinn eða viðhaft í því skyni að valda tjóni eða sem rekja má til gáleysis og viðkomandi hefði mátt vita að tjón myndi sennilega hljótast af slíkri athöfn eða athafnaleysi.

31. gr.**Kvörtun borin fram í tæka tíð.**

1. Taki aðili, sem afhenda ber innritaðan farangur eða farm, við farangri eða farmi án þess að bera fram kvörtun gildir það að órannsökuðu máli sem sönnun fyrir því að hann hafi verið afhentur í góðu ástandi og í samræmi við farseðil eða greinargerð sem er varðveitt með öðrum hætti og um getur í 2. mgr. 3. gr. og 2. mgr. 4. gr.
2. Verði tjón ber viðtakanda að bera fram kvörtun við flytjandann jafnskjótt og þess verður vart og eigi síðar en sjö dögum eftir að tekið er við innrituðum farangri og fjórtán dögum ef um farm er að ræða. Ef um tóf er að ræða skal bera fram kvörtun áður en tuttugu og einn dagur er liðinn frá því að farangur eða farmur var til taks fyrir viðtakanda.
3. Kvartanir skal bera fram eða senda skriflega og áður en liðnir eru þeir tímafestir sem að framan greinir.
4. Sé krafa ekki borin fram áður en liðnir eru þeir tímafestir sem að framan greinir fær málshöfðun ekki staðist gegn flytjanda, nema hann hafi farið svíksamlega að ráði sínu.

32. gr.**Andlát skaðabótaskylds aðila.**

Falli skaðabótaskyldur aðili frá fær málshöfðun staðist, samkvæmt skilmálum samnings þessa, gegn þeim sem fer með dánarbú hans lögum samkvæmt.

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 knowledge that damage would probably result.

Article 31**Timely Notice of Complaints**

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. 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 fourteen 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 twenty-one days from the date on which the baggage or cargo have been placed at his or her disposal.
3. Every complaint must be made in writing and given or dispatched within the times aforesaid.
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.

Article 32**Death of Person Liable**

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.

33. gr. Varnarþing.

1. Skaðabótamál skal höfða, að vali stefnanda, á landsvæði eins aðildarríkis samnings þessa, annað hvort fyrir dómstóli þar sem flytjandinn á lögheimili eða þar sem hann hefur aðalskrifstofu sína eða útibú, sem gerði samninginn fyrir hans hönd, eða fyrir dómstóli á ákvörðunarstað.

2. Heimilt er, að því er varðar skaðabætur vegna líf- eða líkamstjóns farþega, að höfða mál fyrir einum þeirra dómstóla sem um getur í 1. mgr. þessarar greinar eða á landsvæði aðildarríkis samnings þessa þar sem farþeginn hafði aðalaðsetur og fasta búsetu þegar slysið varð og þangað og þaðan sem flytjandinn framkvæmir farþegaflutninga í lofti, annaðhvort með sínum eigin loftförum eða loftförum annars flytjanda samkvæmt viðskiptasamningi, og þar sem fyrrnefndur flytjandi stjórnar starfsemi sinni á sviði farþegaflutninga í lofti frá starfsstöð sem hann leigir eða á sjálfur eða annar flytjandi sem hann hefur viðskiptasamning við.

3. Að því er varðar 2. mgr. merkir:

- a) „viðskiptasamningur“ samning, sem ekki er umboðssamningur, gerður milli flytjenda og varðar sameiginlega þjónustu sem þeir veita á sviði farþegaflutninga í lofti;
- b) „aðalaðsetur og föst búseta“ eitt fast og varanlegt heimili sem farþegi hefur þegar slys verður. Þjóðerni farþega skal ekki vera ákvörðunar- ástæða í þessu samhengi.

4. Leysa skal úr öllum réttarfarságreiningi samkvæmt lögum þess ríkis þar sem mál er höfðað.

34. gr. Gerðardómur.

1. Aðilum að samningi um flutning farms er heimilt, samkvæmt ákvæðum samnings þessa, að mæla fyrir um að deila, sem snýst um ábyrgð flytjanda samkvæmt samningi þessum, skuli lögð fyrir gerðardóm til úrlausnar. Slíkt samkomulag skal vera skriflegt.

2. Gerðardómsmeðferð skal, að vali kröfuhafa, fara fram innan einhverrar þeirrar lögsógu sem um getur í 33. gr.

3. Gerðardómsmaður eða gerðardómurinn skal beita ákvæðum samnings þessa.

4. Líta ber svo á að ákvæði 2. og 3. mgr. þessarar greinar séu hluti af sérhverju gerðardómsákvæði eða -samningi og sérhver áskilnaður í slíku gerðardómsákvæði eða samningi, sem brýtur í bága við fyrrnefnd ákvæði, skal ógildur vera.

Article 33 Jurisdiction

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 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 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.

35. gr.**Frestur til málshöfðunar.**

1. Réttur til að höfða skaðabótamál fellur niður sé mál ekki höfðað innan tveggja ára frá komu loftfars til ákvörðunarstaðar eða frá þeim degi er loftfarið skyldi koma þangað eða frá þeim degi er flutningur stöðvaðist.

2. Beita ber lögum þess ríkis, þar sem skaðabótamál er höfðað, þegar ákveða á aðferð til þess að reikna út fyrrnefndan frest.

36. gr.**Gagnfær flutningur.**

1. Ef fleiri flytjendur en einn eiga hver á eftir öðrum að framkvæma flutning, sem fellur undir skilgreininguna sem er sett fram í 3. mgr. 1. gr., skal hver flytjandi fylgja reglunum, sem eru settar fram í samningi þessum, er hann tekur við farþegum, farangri eða farmi og skal litið á hann sem einn aðila að flutningssamningnum að því marki sem samningurinn varðar þann hluta flutningsins sem honum ber að framkvæma.

2. Ef um slíkan flutning er að ræða getur farþegi, eða þeir sem taka við rétti hans til skaðabóta, einungis beint kröfum sínum að þeim flytjanda sem annaðist flutninginn þegar slysið eða töfin varð, enda hafi sá flytjandi, sem annaðist upphafsáfangu flutningsins, eigi tekið á sig ábyrgð á flutningnum á leiðarenda með sérstökum samningi.

3. Að því er varðar farangur eða farm getur farþegi eða sendandi þó jafnan beint kröfum sínum að þeim flytjanda, sem annaðist upphafsáfangu flutningsins, og sá sem rétt á til afhendingar farangurs eða farms getur jafnan beint kröfum sínum að þeim flytjanda sem tók að sér lokaáfangu flutningsins og að auki geta aðilar beint kröfum sínum að þeim flytjanda sem annaðist flutninginn þegar eyðilegging, hvarf, tjón eða töf varð. Flytjendur þessir eru ábyrgir, sameiginlega eða hver fyrir sig, gagnvart farþega eða gagnvart sendanda eða viðtakanda.

37. gr.**Endurkröfuréttur á hendur þriðju aðilum.**

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

IV. kafli**Fjölþátta flutningur.****38. gr.****Fjölþátta flutningur.**

1. Þegar um ræðir fjölþátta flutning, sem fer fram að nokkru leyti með loftfari og að nokkru leyti með

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 seized 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, 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 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,

öðru flutningstæki, skulu ákvæði samnings þessa, með fyrirvara um 4. mgr. 18. gr., einungis taka til þess hluta flutnings sem fer fram í lofti, að því tilskildu að sá flutningur í lofti, sem um er að ræða, fullnægi skilmálum 1. gr.

2. Þegar um ræðir fjölþátta flutninga skal ekkert í samningi þessum koma í veg fyrir að aðilar setji skilmála inn í viðeigandi skjal um flutning í lofti sem eiga við um aðrar tegundir flutnings, að því tilskildu að ákvæðum samnings þessa sé hlítt að því er varðar flutning í lofti.

V. kafli

Flutningur loftleiðis sem annar en samningsbundni flytjandinn framkvæmir.

39. gr.

Samningsbundinn flytjandi – flytjandi í raun.

Ákvæði þessa kafla gilda þegar aðili (hér á eftir nefndur „samningsbundinn flytjandi“) gerir, sem ábyrgðaraðili, flutningssamning, samkvæmt ákvæðum samnings þessa, við farþega eða sendanda eða við aðila, sem er í fyrirsvari fyrir farþegann eða sendandann, og annar aðili (hér á eftir nefndur „flytjandi í raun“) framkvæmir allan eða hluta flutnings í umboði samningsbundna flytjandans en er ekki, að því er slíkan hluta varðar, flytjandi sem framkvæmir gagnfæran flutning í skilningi samnings þessa. Gera skal ráð fyrir að um slíkt umboð sé að ræða nema sannað sé hið gagnstæða.

40. gr.

Ábyrgð samningsbundins flytjanda og flytjanda í raun hvors um sig.

Framkvæmi flytjandi í raun allan eða hluta flutnings, það er flutning sem samningur þessi gildir um samkvæmt flutningssamningnum sem um getur í 39. gr., skulu ákvæði samnings þessa gilda um bæði samningsbundna flytjandann og flytjandann í raun, nema kveðið sé á um annað í þessum kafla, hinn fyrrnefnda að því er varðar allan flutninginn sem fjallað er um í flutningssamningnum og hinn síðarnefnda einungis að því er varðar þann flutning sem hann framkvæmir.

41. gr.

Sameiginleg ábyrgð.

1. Líta ber svo á að athöfn eða athafnaleysi flytjanda í raun og starfsmanna hans og umboðsmanna sem er innan verksviðs þeirra sé einnig athöfn eða athafnaleysi samningsbundna flytjandans að því er varðar flutning sem flytjandinn í raun framkvæmir.

2. Líta ber svo á að athöfn eða athafnaleysi samningsbundins flytjanda og starfsmanna hans og umboðsmanna sem er innan verksviðs þeirra sé einnig athöfn eða athafnaleysi flytjandans í raun, að því er

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 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 Convention. Such authority shall be presumed in the absence of proof to the contrary.

Article 40

Respective Liability of Contracting and Actual Carriers

If an actual carrier performs the whole or part of carriage which, according to the contract referred to in Article 39, is governed by this Convention, both the contracting carrier and the actual carrier shall, except as otherwise 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 contracting 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

varðar flutning sem flytjandinn í raun framkvæmir. Engin slík athöfn eða athafnaleysi skal samt sem áður gera flytjandann í raun skaðabótaskyldan umfram þær fjárhæðir sem um getur í 21., 22., 23. og 24. gr. Allir sérsamningar þar sem samningsbundni flytjandinn tekst skyldur á herðar sem samningur þessi kveður ekki á um eða fellur frá réttindum eða vörnum sem samningur þessi heimilar eða sérhver yfirlýsing um hagsmuni sem tengjast afhendingu á ákvörðunarstað, sem fjallað er um í 22. gr., skulu ekki binda flytjanda í raun nema hann hafi samþykkt það sérstaklega.

42. gr.

Viðtakandi kvartana og fyrirmæla.

Kvartanir, bornar fram við flytjanda eða fyrirmæli honum gefin samkvæmt samningi þessum, skulu hafa sömu þýðingu hvort sem þeim er beint til samningsbundna flytjandans eða flytjanda í raun. Fyrirmæli, sem um getur í 12. gr., skulu hins vegar því aðeins gild að þeim sé beint til samningsbundna flytjandans.

43. gr.

Starfsmenn og umboðsmenn.

Að því er varðar flutning, sem flytjandi í raun framkvæmir, er öllum starfsmönnum eða umboðsmönnum hans eða samningsbundna flytjandans heimilt, ef þeir sanna að þeir hafi haldið sig innan verksviðs síns, að bera fyrir sig þær ábyrgðarleysisástæður og takmarkanir á ábyrgð sem þeim flytjanda, sem þeir eru stafsmenn eða umboðsmenn hjá, er heimilt að bera fyrir sig samkvæmt samningi þessum, nema sannað sé að þeir hafi hagað sér með þeim hætti sem kemur í veg fyrir að unnt sé að skirskota til marka ábyrgðar samkvæmt samningi þessum.

44. gr.

Heildarupphæð skaðabóta.

Að því er varðar flutning, sem flytjandi í raun framkvæmir, skulu samanlagðar bætur frá honum, samningsbundna flytjandanum og frá starfsmönnum og umboðsmönnum þeirra, sem framkvæma störf sín innan verksviðs síns, ekki verða hærrí en sem nemur hæstu fjárhæð sem annaðhvort samningsbundna flytjandanum eða flytjanda í raun yrði gert að inna af hendi samkvæmt samningi þessum, en engum aðila, sem um er getið, skal skylt að greiða fjárhæð yfir þeim mörkum sem um hann gilda.

45. gr.

Viðtakandi krafna.

Stefnandi getur, að því er varðar flutning sem flytjandi í raun framkvæmir, beint bótakröfum sínum, að eigin vali, hvort sem er gegn flytjanda í raun

those of the actual carrier. Nevertheless, no such act or omission shall subject the actual carrier to liability exceeding the amounts referred to in Articles 21, 22, 23 and 24. Any special agreement under which the contracting 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 delivery 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.

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 con-

eða sammingsbundna flytjandanum, saman eða hverjum fyrir sig.

Sé málið einvörðungu höfðað gegn öðrum fyrrnefndra flytjenda ber honum réttur til þess að krefjast þess að hinn flytjandinn komi einnig að meðferð þess fyrir rétti og fer slík málsmeðferð og áhrif slíkrar aðkomu eftir lögum þess ríkis þar sem mál er höfðað.

46. gr.

Viðbótarvarnarþing.

Höfða skal skaðabótamál, sem er fjallað um í 45. gr., að vali stefnanda á landsvæði einhvers aðildarríkis sammings þessa, annaðhvort fyrir dómstóli sem heimilt er að höfða mál fyrir gegn sammingsbundna flytjandanum, eins og kveðið er á um í 33. gr., eða fyrir þeim dómstóli sem hefur lögsögu þar sem flytjandi í raun á lögheimili eða hefur aðalskrifstofu sína.

47. gr.

Ógilding sammingsákvæða.

Öll sammingsákvæði, sem miða að því að leysa sammingsbundna flytjandann eða flytjanda í raun undan ábyrgð samkvæmt þessum kafla eða að því að ákvarða lægri ábyrgðarmörk en þau sem gilda samkvæmt þessum kafla, skulu ógild, en í ógildingu sérhvers slíks ákvæðis felst ekki ógilding sammingsins í heild sem ákvæði sammings þessa gilda um eftir sem áður.

48. gr.

Innbyrðis tengsl sammingsbundins flytjanda og flytjanda í raun.

Ekkert í þessum kafla hefur áhrif á réttindi og skyldur flytjendanna gagnvart hverjum öðrum, þar með talinn endurkröfurétt og rétt til skaðleysisbóta, með fyrirvara um ákvæði 45. gr.

VI. kafli

Önnur ákvæði.

49. gr.

Ófrávíkjanlegt gildissvið.

Ógild skulu vera hvers konar ákvæði í flutnings-samningi og hvers konar sérsamningar sem gerðir eru áður en tjón verður og miða að því að ganga fram hjá reglum sammings þessa varðandi þau lög sem fara skal eftir eða varðandi lögsögu.

50. gr.

Vátrygging.

Aðildarríki sammings þessa skulu skylda flytjendur sína til þess að viðhalda fullnægjandi vátryggingu

tracting 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 of this Chapter.

Article 48

Mutual Relations of Contracting and Actual Carriers

Except as provided in Article 45, nothing in this Chapter shall affect the rights and obligations of the carriers between themselves, including any right of recourse or indemnification.

Chapter VI

Other Provisions

Article 49

Mandatory Application

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.

Article 50

Insurance

States Parties shall require their carriers to maintain adequate insurance covering their liability under

í samræmi við ábyrgð þeirra samkvæmt samningi þessum. Aðildarríki samnings þessa getur krafð flytjanda, sem er með starfsemi á landsvæði þess, um að hann leggi fram gögn því til staðfestingar að hann viðhaldi fullnægjandi váttryggingu sem vegur upp ábyrgð hans samkvæmt samningi þessum.

51. gr.
Flutningur við óvenjulegar aðstæður.

Ákvæði 3. til 5. gr. og 7. og 8. gr. um skjalahald í flutningum gilda ekki þegar um ræðir flutning við óvenjulegar aðstæður utan venjulegs rekstrarsviðs flytjanda.

52. gr.
Merking daga.

Orðið „dagar“ merkir í samningi þessum almanaksdaga en ekki virka daga.

VII. kafli
Lokaákvæði.
53. gr.

Undirritun, fullgilding og gildistaka.

1. Samningur þessi skal liggja frammi til undirritunar í Montreal 28. maí 1999 af hálfu þáttökuríkja alþjóðlegu ráðstefnunnar um flugrétt sem var haldin í Montreal 10. til 28. maí 1999. Samningurinn skal liggja frammi til undirritunar fyrir öll ríki í höfuðstöðvum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í Montreal uns hann öðlast gildi samkvæmt ákvæðum 6. mgr. þessarar greinar.

2. Samningur þessi skal einnig liggja frammi til undirritunar af hálfu svæðisbundinna stofnana á sviði efnahagslegs samruna. Í samningi þessum merkir „svæðisbundin stofnun á sviði efnahagslegs samruna“ stofnun sem fullvalda ríki á tilteknu svæði koma á fót og er réttbær til þess að fara með tiltekin mál sem samningur þessi fjallar um og hefur fullt umboð til þess að undirrita samning þennan, fullgilda hann, staðfesta eða samþykkja eða gerast aðili að honum. Vísun til „aðildarríkis“ eða „aðildarríkja“ í samningi þessum annars staðar en í 2. mgr. 1. gr., b-lið 1. mgr. 3. gr., b-lið 5. gr., 23., 33. og 46. gr. og b-lið 57. gr. gildir jafnt um svæðisbundna stofnun á sviði efnahagslegs samruna. Að því er varðar 24. gr. gildir vísun til „meirihluta aðildarríkjanna“ og „þriðjungs aðildarríkjanna“ ekki um svæðisbundna stofnun á sviði efnahagslegs samruna.

3. Samningur þessi er með fyrirvara um fullgildinguna af hálfu ríkja og svæðisbundinna stofnana á sviði efnahagslegs samruna sem hafa undirritað hann.

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.

Article 51
Carriage Performed in Extraordinary Circumstances

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.

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 Organizations. 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 signed it.

4. Öllum ríkjum og svæðisbundnum stofnunum á sviði efnahagslegs samruna, sem undirrita ekki samning þennan, er heimilt að staðfesta eða samþykkja samning þennan eða gerast aðili að honum hvenær sem er.

5. Afhenda ber skjöl um fullgildingu, staðfestingu, samþykki eða aðild Alþjóðaflugmálastofnunarinnar til vörslu sem er hér með tilnefnd vörsluaðili samningsins.

6. Samningur þessi tekur gildi milli þeirra ríkja, sem hafa afhent skjal sitt um fullgildingu, staðfestingu, samþykki eða aðild til vörslu, á sextugasta degi eftir að þrítugasta skjalið þess efnis hefur verið afhent vörsluaðila. Skjal, sem stofnun á sviði efnahagslegs samruna afhendir til vörslu, er ómeðtalið að því er varðar þessa málsgrein.

7. Samningur þessi tekur gildi, að því er varðar önnur ríki og aðrar stofnanir á sviði efnahagslegs samruna, sextíu dögum eftir þann dag er skjal um fullgildingu, staðfestingu, samþykki eða aðild var afhent til vörslu.

8. Vörsluaðili skal tilkynna öllum undirritunaraðilum og aðildarríkjum án tafar um:

- a) sérhverja undirritun samnings þessa og dagsetningu hennar;
- b) sérhverja afhendingu skjals um fullgildingu, staðfestingu, samþykki eða aðild og dagsetningu hennar;
- c) dagsetningu gildistöku samnings þessa;
- d) dagsetningu gildistöku breyttra marka ábyrgðar sem eru ákveðin samkvæmt samningi þessum;
- e) sérhverja uppsögn skv. 54. gr.

54. gr. Uppsögn.

1. Öllum aðildarríkjum er heimilt að segja upp samningi þessum með skriflegri tilkynningu til vörsluaðila.

2. Uppsögn skal taka gildi eitthundrað og áttatíu dögum eftir þann dag er vörsluaðili tekur við tilkynningu um uppsögn.

55. gr. Tengsl við aðra gerninga samkvæmt Varsjársmningnum.

Samningur þessi gengur framfar öllum reglum sem gilda um flutninga milli landa loftleiðis:

1. milli aðildarríkja samnings þessa í krafti þess að þau séu almennt aðilar að:

- a) samningnum um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa sem var undirritaður í Varsjá 12. október 1929 (hér á eftir nefndur Varsjársmningurinn);

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 sixty 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 one hundred and eighty days following the date on which notification is received by the Depositary.

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) bókuninni um breytingar á samningnum um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa, undirritaður í Varsjá 12. október 1929, sem var gerð í Haag 28. september 1955, (hér á eftir nefnd Haag-bókunin);
- c) samningnum um samræmingu tiltekinna reglna varðandi loftflutninga milli landa sem annar aðili en hinn samningsbundni flytjandi framkvæmir, sem er viðbót við Varsjár-samninginn, sem undirritaður var í Gvadala-jara 18. september 1961, (hér á eftir nefndur Gvadala-jara-samningurinn);
- d) bókuninni um breytingar á samningnum um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa, sem var undirritaður í Varsjá 12. október 1929, eins og henni var breytt með bókuninni sem var gerð í Haag 28. september 1955 og undirrituð var í Gvatemala 8. mars 1971 (hér á eftir nefnd Gvatemala-bókunin);
- e) Viðbótarbókunir nr. 1–3 og Montreal-bókun nr. 4 um breytingu á Varsjár-samningnum, eins og honum var breytt með Haag-bókuninni, eða Varsjár-samningnum, eins og honum var breytt með bæði Haag-bókuninni og Gvatemala-bókuninni sem voru undirritaðar í Montreal 25. september 1975 (hér á eftir nefndar Montreal-bókunirnar); eða
2. innan landsvæðis hvaða einstaka aðildarríkis samnings þessa sem er í krafti þess að viðkomandi ríki sé aðili að einum eða fleiri gæringum sem um getur í a- til e-lið hér að framan.
- (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 instruments referred to in subparagraphs (a) to (e) above.

56. gr.

Ríki þar sem fleiri en eitt réttarkerfi eiga við.

1. Ráði ríki yfir tveimur eða fleiri landsvæðum þar sem ólík réttarkerfi eiga við um málefni, sem samningur þessi fjallar um, er því heimilt að lýsa því yfir, við undirritun hans, fullgildingu, staðfestingu eða samþykki eða þegar það gerist aðili að honum, að samningur þessi skuli gilda á öllum landsvæðum þess eða einvörðungu á einu þeirra eða fleirum og er því enn fremur heimilt að gera breytingar á þeirri yfirlýsingu með því að senda aðra yfirlýsingu hvernær sem það kys.
2. Tilkyrta ber um hverja slíka yfirlýsingu til vörsluaðila og taka skýrt fram á hvaða landsvæðum samningurinn gildir.
3. Að því er varðar aðildarríki samnings þessa sem gefið hefur út slíka yfirlýsingu:
- a) skal líta svo á að vísanir í 23. gr. til „innlendra gjaldmiðla“ eigi við gjaldmiðil viðkomandi landsvæðis þess ríkis; og
- b) að vísanir í 28. gr. til „innlendra laga“ eigi við lög viðkomandi landsvæðis þess ríkis.

Article 56

States with more than one System of Law

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. Any such declaration shall be notified to the Depository and shall state expressly the territorial units to which the Convention applies.
3. In relation to a State Party which has made such a declaration:
- (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) the reference in Article 28 to “national law” shall be construed as referring to the law of the relevant territorial unit of that State.

**57. gr.
Fyrirvarar.**

Óheimilt er að gera fyrirvara við samning þennan með þeirri undantekningu að aðildarríki hans er hvernær sem er heimilt að lýsa því yfir, í tilkynningu til vörsluaðila, að samningur þessi gildi ekki um:

- a) flutninga milli landa lofleiðis sem það aðildarríki framkvæmir og rekur sjálf milliliðalaust í öðrum tilgangi en viðskiptalegum eða í þeim tilgangi að gegna hlutverki sínu og skyldum sem fullvalda ríki; og/eða
- b) flutning farþega, farms og farangurs fyrir hernáðaryfirvöld þess með loftfari, sem er skráð í því aðildarríki eða tekið á leigu af því, þar sem slík yfirvöld hafa tekið frá allt flutningsrými eða það hefur verið gert fyrir þeirra hönd.

ÞESSU TIL STAÐFESTU hafa undirritaðir fulltrúar, sem til þess hafa fullt umboð, undirritað samning þennan.

GJÖRT í Montreal hinn 28. maí 1999 á arabísku, ensku, frönsku, kínversku, rússnesku og spænsku og eru allir textar jafngildir. Samningur þessi skal varðveittur í skjalasafni Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og skal vörsluaðili senda öllum aðildarríkjum samnings þessa og öllum aðildarríkjum Varsjár-samningsins, Haag-bókunarinnar, Gvadajalara-samningsins, Gvatemala-bókunarinnar og Montreal-bókananna staðfest afrit af honum.

**Article 57
Reservations**

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

- (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) 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 reserved by or in 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, 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.