



## **Lag om ändring i luftfartslagen (1957:297);**

utfärdad den 19 december 2002.

Enligt riksdagens beslut<sup>1</sup> föreskrivs i fråga om luftfartslagen (1957:297)<sup>2</sup>  
*dels* att 9 kap. skall upphöra att gälla,  
*dels* att det skall införas ett nytt kapitel, 9 kap., av följande lydelse,  
*dels* att det skall införas en ny bilaga av följande lydelse.

### **| 9 kap. Lufttransporter**

#### **| EG-rättsliga bestämmelser**

**| 1 §** Bestämmelser om lufttransporter finns i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag<sup>3</sup> samt rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafik-

<sup>1</sup> Prop. 2002/03:18, bet. 2002/03:LU2, rskr. 2002/03:65.

<sup>2</sup> Lagen omtryckt 1986:166.

Senaste lydelse av

9 kap. 2 § 1993:1686

9 kap. 3 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 4 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 5 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 6 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 7 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 8 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 9 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 10 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 11 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 12 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 13 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 14 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 15 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 16 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 17 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 18 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 19 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 20 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 21 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 22 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 24 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 25 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 28 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 40 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 41 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728).

<sup>3</sup> EGT L 240, 24.8.1992, s. 1 (Celex 31992R2407).

företags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage<sup>4</sup>.

I den utsträckning en fråga regleras av dessa förordningar, tillämpas inte svensk lag.

### **| Lufttransporter som omfattas av Montrealkonventionen**

**2 §** Artiklarna 1–22, artikel 23.1 första, andra och tredje meningarna, artiklarna 25–27, artiklarna 29–49 samt artiklarna 51 och 52 i konventionen den 28 maj 1999 om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (Montrealkonventionen) skall gälla som lag här i landet.

De engelska, franska, arabiska, kinesiska, ryska och spanska texterna av Montrealkonventionen har lika giltighet.

De engelska och franska texterna av konventionen samt en översättning av den till svenska finns intagna som en bilaga till denna lag.

### **| Lufttransporter som inte omfattas av Montrealkonventionen**

**3 §** För lufttransporter mot ersättning inom ett land utan mellanlandning utanför landet och för andra lufttransporter mot ersättning som inte omfattas av Montrealkonventionen skall konventionens bestämmelser ändå tillämpas så som det anges i 2 §. Detta gäller även när sådana lufttransporter utförs av ett lufttrafikföretag utan ersättning.

I fråga om jämkning av skadestånd för personskada skall 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207) tillämpas i stället för artikel 20 i konventionen.

I fråga om begränsning av transportörens ansvar vid transport av bagage eller gods skall bestämmelsen i artikel 22.2 i konventionen tillämpas som om den enbart avser incheckat bagage och bestämmelsen i artikel 22.5 som om den avser punkterna 1–3.

### **| Inflationsjustering**

**4 §** Om de beloppsgränser som gäller enligt artiklarna 21 och 22 i Montrealkonventionen ändras med tillämpning av artikel 24, skall de nya beloppsgränserna vid tillämpning av 2 eller 3 § tillämpas på transportavtal som ingås tidigast den dag då ändringen träder i kraft enligt konventionen.

Regeringen skall i Svensk författningssamling ge till känna sådana ändringar av beloppsgränserna.

### **| Behörig domstol**

**5 §** Talan om ersättning som får föras i Sverige med stöd av artikel 33.2 i Montrealkonventionen skall, om den inte väcks vid någon av de domstolar som anges i artikel 33.1, väckas vid domstolen i den ort där passageraren vid olyckstillfället hade sitt hemvist.

**Försäkringsplikt**

**6 §** En svensk transportör skall ha en ansvarsförsäkring som täcker det ansvar som följer av 2 eller 3 §.

Ansvarsförsäkringen skall täcka sådan förskottsbetalning som avses i artikel 5 i rådets förordning (EG) nr 2027/97.

**7 §** En utländsk transportör som utför lufttransport av passagerare, bagage eller gods till eller från Sverige eller mellan orter i Sverige skall ha en ansvarsförsäkring som täcker det ansvar som följer av 2 eller 3 §.

**8 §** Luftfartsverket skall utöva tillsyn över att transportörer fullgör de skyldigheter som följer av 6 och 7 §§.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om försäkringsplikten enligt 6 och 7 §§.

**Tillämpning av vissa bestämmelser i förordning (EG) nr 2027/97**

**9 §** Bestämmelserna i artikel 3a i förordning (EG) nr 2027/97 skall tillämpas även på andra lufttrafikföretag än EG-lufttrafikföretag.

Bestämmelserna i artikel 5 i förordning (EG) nr 2027/97 skall tillämpas även på andra svenska transportörer än sådana som utgör EG-lufttrafikföretag.

Bestämmelserna i artikel 6 i förordning (EG) nr 2027/97 skall tillämpas även på den som annat än tillfälligtvis och utan att vara ett lufttrafikföretag säljer lufttransporter i eget namn.

**10 §** Konsumentverket skall utöva tillsyn över att transportörer fullgör de skyldigheter som följer av artiklarna 3a och 6 i förordning (EG) nr 2027/97.

Vid underlåtelse att uppfylla dessa skyldigheter skall marknadsföringslagen (1995:450) tillämpas.

**Utländska stats- och militärtransporter**

**11 §** Bestämmelserna i detta kapitel skall inte tillämpas på transporter som omfattas av en främmande stats förbehåll enligt artikel 57 i Montrealkonventionen.

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

2. Så länge konventionen den 12 oktober 1929 rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran (Warszawakonventionen) i dess ursprungliga lydelse är i kraft mellan Sverige och någon främmande stat skall lagen (1937:73) om befordran med luftfartyg gälla i stället för denna lag för sådana lufttransporter som konventionen i den lydelsen är tillämplig på. Dock skall 9 kap. 6 och 7 §§ i deras lydelse enligt denna lag tillämpas. Hänvisningen till transportörens ansvar skall därvid avse transportörens ansvar enligt lagen (1937:73) om befordran med luftfartyg. Vidare skall 9 kap. 9 och 10 §§ i deras lydelse enligt denna lag tillämpas.

3. Så länge Warszawakonventionen i dess lydelse enligt protokollet den 28 september 1955 med ändring av Warszawakonventionen (Haagprotokollet) är i kraft mellan Sverige och någon främmande stat skall 9 kap. i dess lydelse närmast före lagen (1986:619) om ändring i luftfartslagen (1957:297) gälla i stället för denna lag för sådana lufttransporter som konventionen i den lydelsen är tillämplig på. Dock skall 9 kap. 6 och 7 §§ i deras lydelse enligt denna lag tillämpas. Hänvisningen till transportörens ansvar skall därvid avse transportörens ansvar enligt 9 kap. i dess lydelse närmast före lagen (1986:619) om ändring i luftfartslagen (1957:297). Vidare skall 9 kap. 9 och 10 §§ i deras lydelse enligt denna lag tillämpas.

4. Så länge Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Montrealprotokoll nr 4 den 25 september 1975 med ändring av Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Haagprotokollet är i kraft mellan Sverige och någon främmande stat skall beträffande transport av gods 9 kap. i dess lydelse närmast före denna lag gälla i stället för denna lag för sådana lufttransporter som konventionen i den lydelsen är tillämplig på. Dock skall 9 kap. 6 och 7 §§ i deras lydelse enligt denna lag tillämpas. Hänvisningen till transportörens ansvar skall därvid avse transportörens ansvar enligt 9 kap. i dess lydelse närmast före denna lag.

På regeringens vägnar

THOMAS BODSTRÖM

Henrik Kjellin  
(Justitiedepartementet)

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

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,

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

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

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

REAFFIRMING the desirability of an orderly development of international air

CONVENTION POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES RELATIVES AU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

LES ÉTATS PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION,

RECONNAISSANT l'importante contribution de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, ci-après appelée la "Convention de Varsovie" et celle d'autres instruments connexes à l'harmonisation du droit aérien international privé,

RECONNAISSANT la nécessité de moderniser et de refondre la Convention de Varsovie et les instruments connexes,

RECONNAISSANT l'importance d'assurer la protection des intérêts des consommateurs dans le transport aérien international et la nécessité d'une indemnisation équitable fondée sur le principe de réparation,

RÉAFFIRMANT l'intérêt d'assurer le développement d'une exploitation ordonnée

KONVENTION OM VISSA ENHETLIGA REGLER FÖR INTERNATIONELLA LUFTTRANSPORTER

DE FÖRDRAGSSLUTANDE STATERNA,

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

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

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

SOM ÅTERIGEN BEKRÄFTAR att det är önskvärt med en metodisk utveckling av de

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

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

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

## CHAPTER I

### GENERAL PROVISIONS

#### *Article 1*

#### **Scope of application**

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

2. For the purposes of this Convention, the expression international carriage means any carriage in which, ac-

du transport aérien international et un acheminement sans heurt des passagers, des bagages et des marchandises, conformément aux principes et aux objectifs de la Convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944,

CONVAINCUS que l'adoption de mesures collectives par les États en vue d'harmoniser davantage et de codifier certaines règles régissant le transport aérien international est le meilleur moyen de réaliser un équilibre équitable des intérêts,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

## CHAPITRE I

### GÉNÉRALITÉS

#### *Article 1*

#### **Champ d'application**

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

2. Au sens de la présente convention, l'expression transport international s'entend de tout transport dans lequel, d'après

internationella lufttransporterna och med en störningsfri transport av passagerare, bagage och gods i enlighet med principerna och målen i den konvention angående internationell civil luftfart som avslutades i Chicago den 7 december 1944,

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

HAR KOMMIT ÖVERENS OM FÖLJANDE.

## KAPITEL I

### ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

#### *Artikel 1*

#### **Tillämpningsområde**

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

2. I denna konvention avses med "internationell transport" varje transport där avgångs- och destinationsorten enligt

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

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

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

les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux États parties, soit sur le territoire d'un seul État partie si une escale est prévue sur le territoire d'un autre État, même si cet État n'est pas un État partie. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'un seul État partie n'est pas considéré comme international au sens de la présente convention.

3. Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs successifs est censé constituer pour l'application de la présente convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats, et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans le territoire d'un même État.

4. La présente convention s'applique aussi aux transports visés au chapitre V, sous réserve des dispositions dudit chapitre.

parternas överenskommelse – oavsett om transportavbrott eller byte av luftfartyg förekommer – ligger antingen inom två fördragsslutande staters territorier eller inom en och samma fördragsslutande stats territorium om en överenskommen mellanlandning görs inom en annan stats territorium, även om den staten inte tillträtt konventionen. Transport mellan två platser på en och samma fördragsslutande stats territorium utan överenskommen mellanlandning på en annan stats territorium anses inte som internationell transport enligt denna konvention.

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

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

*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. 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:

*Article 2*

**Transport effectué par l'État et transport d'envois postaux**

1. La présente convention s'applique aux transports effectués par l'État ou les autres personnes juridiques de droit public, dans les conditions prévues à l'article 1.

2. Dans le transport des envois postaux, le transporteur n'est responsable qu'envers l'administration postale compétente conformément aux règles applicables dans les rapports entre les transporteurs et les administrations postales.

3. Les dispositions de la présente convention autres que celles du paragraphe 2 ci-dessus ne s'appliquent pas au transport des envois postaux.

**CHAPITRE II**

**DOCUMENTS ET OBLIGATIONS DES PARTIES RELATIFS AU TRANSPORT DES PASSAGERS, DES BAGAGES ET DES MARCHANDISES**

*Article 3*

**Passagers et bagages**

1. Dans le transport des passagers, un titre de transport individuel ou collectif doit être délivré, contenant:

*Artikel 2*

**Transporter som utförs av en stat och transporter av post**

1. Denna konvention skall tillämpas på transporter som utförs av en stat, kommun eller annat offentligt organ och som uppfyller villkoren i artikel 1.

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

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

**KAPITEL II**

**DOKUMENTATION SAMT PARTERNAS SKYLDIGHETER VID TRANSPORT AV PASSAGERARE, BAGAGE OCH GODS**

*Artikel 3*

**Passagerare och bagage**

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



(a) 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.

a) l'indication des points de départ et de destination;  
 b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même État partie et si une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales.

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

2. 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.

2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications qui figurent au paragraphe 1 peut se substituer à la délivrance du titre de transport mentionné dans ce paragraphe. Si un tel autre moyen est utilisé, le transporteur offrira de délivrer au passager un document écrit constatant les indications qui y sont consignées.

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

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

3. Le transporteur délivrera au passager une fiche d'identification pour chaque article de bagage enregistré.

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

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.

4. Il sera donné au passager un avis écrit indiquant que, lorsque la présente convention s'applique, elle régit la responsabilité des transporteurs en cas de mort ou de lésion ainsi qu'en cas de destruction, de perte ou d'avarie des bagages, ou de retard.

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

5. Non-compliance with the provisions of the foregoing paragraphs shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage,

5. L'inobservation des dispositions des paragraphes précédents n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas

5. Transportavtalets befintlighet eller giltighet påverkas inte av att de föregående punkterna åsidosätts; också i sådant fall omfattas avtalet av

## SFS 2002:1130

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

### Article 4

#### Cargo

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

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

### Article 5

#### Contents of air waybill or cargo receipt

The air waybill or the cargo receipt shall include:

- (a) an indication of the places of departure and destination;
- (b) if the places of departure and destination are within the territory of a single State Party, one or more agreed

moins soumis aux règles de la présente convention, y compris celles qui portent sur la limitation de la responsabilité.

### Article 4

#### Marchandises

1. Pour le transport de marchandises, une lettre de transport aérien est émise.

2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à exécuter peut se substituer à l'émission de la lettre de transport aérien. Si de tels autres moyens sont utilisés, le transporteur délivre à l'expéditeur, à la demande de ce dernier, un récépissé de marchandises permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées par ces autres moyens.

### Article 5

#### Contenu de la lettre de transport aérien ou du récépissé de marchandises

La lettre de transport aérien ou le récépissé de marchandises contiennent:

- a) l'indication des points de départ et de destination;
- b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même État partie et qu'une ou plusieurs es-

bestämmelserna i denna konvention, inbegripet bestämmelserna om ansvarsbegränsning.

### Artikel 4

#### Gods

1. För varje godstransport skall en flygfraktsedel tillhandahållas.

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

### Artikel 5

#### Flygfraktsedelns och godskvittots innehåll

Flygfraktsedeln eller godskvittot skall innehålla:

- a) uppgift om avgångsort och destinationsort;
- b) om avgångs- och destinationsorten ligger inom samma fördragsslutande stats territorium och en eller flera mel-

stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place; and

cales sont prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales;

lanlandningar enligt vad som har överenskommits skall ske inom en annan stats territorium, uppgift om platsen för minst en sådan mellanlandning;

(c) an indication of the weight of the consignment.

c) la mention du poids de l'expédition.

c) uppgift om försändelsens vikt.

*Article 6*

*Article 6*

*Artikel 6*

**Document relating to the nature of the cargo**

**Document relatif à la nature de la marchandise**

**Handling med uppgifter om godsets art**

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.

L'expéditeur peut être tenu pour accomplir les formalités nécessaires de douane, de police et d'autres autorités publiques d'émettre un document indiquant la nature de la marchandise. Cette disposition ne crée pour le transporteur aucun devoir, obligation ni responsabilité.

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

*Article 7*

*Article 7*

*Artikel 7*

**Description of air waybill**

**Description de la lettre de transport aérien**

**Beskrivning av flygfraktsedeln**

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

1. La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux.

1. Flygfraktsedeln skall upprättas av avsändaren i tre original exemplar.

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

2. Le premier exemplaire porte la mention "pour le transporteur"; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention "pour le destinataire"; il est signé par l'expéditeur et le transporteur. Le troisième

2. Det första exemplaret skall förses med beteckningen "för transportören" och undertecknas av avsändaren. Det andra exemplaret skall förses med beteckningen "för mottagaren" och undertecknas av avsändaren och transportören.

## SFS 2002:1130

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.

exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

3. La signature du transporteur et celle de l'expéditeur peuvent être imprimées ou remplacées par un timbre.

4. Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, ce dernier est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant au nom de l'expéditeur.

### Article 8

#### **Documents relatifs à plusieurs colis**

Lorsqu'il y a plusieurs colis:

a) le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien distinctes;

b) l'expéditeur a le droit de demander au transporteur la remise de récépissés de marchandises distincts, lorsque les autres moyens visés au paragraphe 2 de l'article 4 sont utilisés.

Det tredje exemplaret skall undertecknas av transportören och överlämnas till avsändaren när godset har tagits emot.

3. Avsändarens och transportörens underskrifter får vara tryckta eller stämplade.

4. Om inte annat visas, skall transportören anses ha handlat på avsändarens uppdrag om transportören upprättat flygfraktsedeln på dennes begäran.

### Artikel 8

#### **Transporthandling för flera godsenheter**

När transporten avser flera godsenheter

a) har transportören rätt att begära att avsändaren upprättar separata flygfraktsedlar;

b) har avsändaren rätt att begära att transportören lämnar över separata godskvitton, om uppgifterna i enlighet med artikel 4, andra stycket, registrerats på annat sätt.

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

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

*Article 10***Responsibility for particulars of documentation**

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

2. The consignor shall indemnify the carrier against all damage suffered by it, or by any other person to whom the

*Article 9***Inobservation des dispositions relatives aux documents obligatoires**

L'inobservation des dispositions des articles 4 à 8 n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention, y compris celles qui portent sur la limitation de responsabilité.

*Article 10***Responsabilité pour les indications portées dans les documents**

1. L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise inscrites par lui ou en son nom dans la lettre de transport aérien, ainsi que de celles fournies et faites par lui ou en son nom au transporteur en vue d'être insérées dans le récépissé de marchandises ou pour insertion dans les données enregistrées par les autres moyens prévus au paragraphe 2 de l'article 4. Ces dispositions s'appliquent aussi au cas où la personne agissant au nom de l'expéditeur est également l'agent du transporteur.

2. L'expéditeur assume la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou par toute autre personne à l'égard

*Artikel 9***Bristfälliga handlingar**

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

*Artikel 10***Ansvar för uppgifterna i handlingarna**

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

2. Avsändaren skall ersätta transportören för de skador som transportören eller någon som transportören ansvarar

## SFS 2002:1130

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 pack-

de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée, en raison d'indications et de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes fournies et faites par lui ou en son nom.

3. Sous réserve des dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, le transporteur assume la responsabilité de tout dommage subi par l'expéditeur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité de l'expéditeur est engagée, en raison d'indications et de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes insérées par lui ou en son nom dans le récépissé de marchandises ou dans les données enregistrées par les autres moyens prévus au paragraphe 2 de l'article 4.

### *Article 11*

#### **Valeur probante des documents**

1. La lettre de transport aérien et le récépissé de marchandises font foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport qui y figurent.

2. Les énonciations de la lettre de transport aérien et du récépissé de marchandises, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nom-

för orsakats på grund av att de uppgifter eller upplysningar som har lämnats av avsändaren eller på dennes uppdrag är oriktiga eller ofullständiga.

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

### *Artikel 11*

#### **Handlingarnas bevisvärde**

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

2. Om inte annat visas, skall uppgifterna på flygfraktsedeln eller godskvittot om godsets vikt, mått eller förpackning eller om antalet godsenheter anses styrka;

ages, 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 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

bre des colis, font foi jusqu'à preuve du contraire; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur que si la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou s'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.

#### *Article 12*

### **Droit de disposer de la marchandise**

1. L'expéditeur a le droit, à la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aéroport de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant livrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire initialement désigné, soit en demandant son retour à l'aéroport de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.

2. Dans le cas où l'exécution des instructions de l'expédi-

uppgifterna på flygfraktsedeln eller godskvittot om godsets mängd, volym eller skick skall anses ha bevisvärde endast under förutsättning att transportören i avsändarens närvaro har kontrollerat dem och på flygfraktsedeln eller godskvittot intygat detta, eller om uppgifterna avser godsets synliga skick.

#### *Artikel 12*

### **Rätt att förfoga över godset**

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

2. Om avsändarens anvisningar inte kan verkställas,

## SFS 2002:1130

consignor, the carrier must so inform the consignor forthwith.

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

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

### *Article 13*

#### **Delivery of the cargo**

1. Except when the consignor has 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.

teur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.

3. Si le transporteur exécute les instructions de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourra être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise.

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

### *Article 13*

#### **Livraison de la marchandise**

1. Sauf lorsque l'expéditeur a exercé le droit qu'il tient de l'article 12, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport.

skall transportören omedelbart underrätta avsändaren om detta.

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

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

### *Artikel 13*

#### **Avlämnande av gods**

1. Utom i de fall då avsändaren har utövat sin rätt enligt artikel 12, har mottagaren rätt att begära att få ut godset av transportören när detta har kommit fram till destinationsorten, förutsatt att mottagaren betalar vad transportören har rätt att fordra samt uppfyller transportvillkoren.



2. Unless it is otherwise agreed, it is the duty of the carrier to give notice to the consignee as soon as the cargo arrives.

3. If the carrier admits the loss of the cargo, or if the cargo has not arrived at the expiration of seven days after the date on which it ought to have arrived, the consignee is entitled to enforce against the carrier the rights which flow from the contract of carriage.

#### *Article 14*

#### **Enforcement of the rights of consignor and consignee**

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

#### *Article 15*

#### **Relations of consignor and consignee or mutual relations of third parties**

1. Articles 12, 13 and 14 do not affect either the relations of the consignor and the consignee with each other or the

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

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

#### *Article 14*

#### **Possibilité de faire valoir les droits de l'expéditeur et du destinataire**

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

#### *Article 15*

#### **Rapports entre l'expéditeur et le destinataire ou rapports entre les tierces parties**

1. Les articles 12, 13 et 14 ne portent préjudice ni aux rapports entre l'expéditeur et le destinataire, ni aux rapports

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

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

#### *Artikel 14*

#### **Avsändarens och mottagarens utövande av sina rättigheter**

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

#### *Artikel 15*

#### **Förhållandet mellan avsändare och mottagare och gentemot tredje män**

1. Artiklarna 12-14 inverkar varken på avsändarens eller mottagarens inbördes förhållande eller det inbördes för-

## SFS 2002:1130

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.

mutuels des tierces parties dont les droits proviennent de l'expéditeur ou du destinataire.

2. Toute clause dérogeant aux dispositions des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien ou dans le récépissé de marchandises.

### *Article 16*

#### **Formalités de douane, de police ou d'autres autorités publiques**

1. L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, de police ou d'autres autorités publiques. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés ou mandataires.

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

hållandet mellan tredje mäns rätt härleder sig från avsändaren eller mottagaren.

2. Avvikelser från bestämmelserna i artiklarna 12–14 gäller endast om de uttryckligen är införda på flygfraktsedeln eller godskvittot.

### *Artikel 16*

#### **Skyldigheter enligt tullens, ordningsmaktens och andra myndigheters föreskrifter**

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

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

## 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.

## CHAPITRE III

## RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR ET ÉTENDUE DE L'INDEMNISATION DU PRÉJUDICE

*Article 17***Mort ou lésion subie par le passager – Dommage causé aux bagages**

1. Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que l'accident qui a causé la mort ou la lésion s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.

2. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés, par cela seul que le fait qui a causé la destruction, la perte ou l'avarie s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde des bagages enregistrés. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si et dans la mesure où le dommage résulte de la nature ou du vice propre des bagages. Dans le cas des bagages non enregistrés, notamment des effets personnels, le transporteur est responsable si le dommage résulte de sa faute ou de celle de ses préposés ou mandataires.

## KAPITEL III

## FRAKTFÖRARENS SKADESTÅNDSANSVAR OCH ERSÄTTNINGENS ÖMFATTNING

*Artikel 17***Passagerares dödsfall eller skada – Skada på bagage**

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

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

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

3. Si le transporteur admet la perte des bagages enregistrés ou si les bagages enregistrés ne sont pas arrivés à destination dans les vingt et un jours qui suivent la date à laquelle ils auraient dû arriver, le passager est autorisé à faire valoir contre le transporteur les droits qui découlent du contrat de transport.

4. Sous réserve de dispositions contraires, dans la présente convention le terme "bagages" désigne les bagages enregistrés aussi bien que les bagages non enregistrés.

*Article 18*

**Dommage causé à la marchandise**

1. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise par cela seul que le fait qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

2. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable s'il établit, et dans la mesure où il établit, que la destruction, la perte ou l'avarie de la marchandise résulte de l'un ou de plusieurs des faits suivants:

a) la nature ou le vice propre de la marchandise;

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

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

*Artikel 18*

**Skada på gods**

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

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

a) godsets egenskaper eller av en inneboende defekt eller svaghet hos det;

(b) defective packing of that cargo performed by a person other than the carrier or its servants or agents;

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

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

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

4. The period of the carriage by air does not extend to any carriage by land, by sea or by inland waterway performed outside an airport. If, however, such carriage takes place in the performance of a contract for carriage by air, for the purpose of loading, delivery or transshipment, any damage is presumed, subject to proof to the contrary, to have been the result of an event which took place during the carriage by air. If a carrier, without the consent of the consignor, substitutes carriage by another mode of transport for the whole or part of a carriage intended by the agreement between the parties to be carriage by air, such carriage by another mode of transport is deemed to be within the period of carriage by air.

b) l'emballage défectueux de la marchandise par une personne autre que le transporteur ou ses préposés ou mandataires;

c) un fait de guerre ou un conflit armé;

d) un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise.

3. Le transport aérien, au sens du paragraphe 1 du présent article, comprend la période pendant laquelle la marchandise se trouve sous la garde du transporteur.

4. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou par voie d'eau intérieure effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve du contraire, résulter d'un fait survenu pendant le transport aérien. Si, sans le consentement de l'expéditeur, le transporteur remplace en totalité ou en partie le transport convenu dans l'entente conclue entre les parties comme étant le transport par voie aérienne, par un autre mode de transport, ce transport par un autre mode sera considéré comme faisant partie de la période du transport aérien.

b) bristfällig förpackning av godset som har utförts av någon annan än transportören eller transportörens anställda eller uppdragstagare;

c) krigshandling eller väpnad konflikt; eller

d) myndighetsutövning i samband med att godset förs in i eller ut ur en stat eller transiteras.

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

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

*Article 19*

**Delay**

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

*Article 20*

**Exoneration**

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

*Article 19*

**Retard**

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises. Cependant, le transporteur n'est pas responsable du dommage causé par un retard s'il prouve que lui, ses préposés et mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il leur était impossible de les prendre.

*Article 20*

**Exonération**

Dans le cas où il fait la preuve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de la personne qui demande réparation ou de la personne dont elle tient ses droits a causé le dommage ou y a contribué, le transporteur est exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité à l'égard de cette personne, dans la mesure où cette négligence ou cet autre acte ou omission préjudiciable a causé le dommage ou y a contribué. Lorsqu'une demande en réparation est introduite par une personne autre que le passager, en raison de la mort ou d'une lésion subie par ce dernier, le transporteur est également exonéré en tout ou

*Artikel 19*

**Försening**

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

*Artikel 20*

**Jämkning**

Om transportören visar att en skada orsakats helt eller delvis av vårdslöshet eller underlåtenhet eller annan oriktig handling av den som begär ersättning eller av någon från vilken den som begär ersättning härleder sin rätt, skall transportören helt eller delvis vara befriad från skadeståndsansvar gentemot den som begär ersättning i den utsträckning som vårdslösheten eller underlåtenheten helt eller delvis orsakat skadan. Om en passagerare har dödats eller skadats och om någon annan än passageraren begär ersättning med anledning därav, skall transportören också vara helt eller delvis befriad från skadeståndsansvar om passa-

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.

en partie de sa responsabilité dans la mesure où il prouve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de ce passager a causé le dommage ou y a contribué. Le présent article s'applique à toutes les dispositions de la convention en matière de responsabilité, y compris le paragraphe 1 de l'article 21.

geraren själv orsakat eller medverkat till skadan genom vårdslöshet eller underlåtenhet eller annan oriktig handling. Denna artikel gäller alla bestämmelser om skadeståndsansvar i denna konvention, även artikel 21.1.

#### *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 21*

### **Indemnisation en cas de mort ou de lésion subie par le passager**

1. Pour les dommages visés au paragraphe 1 de l'article 17 et ne dépassant pas 100 000 droits de tirage spéciaux par passager, le transporteur ne peut exclure ou limiter sa responsabilité.

2. Le transporteur n'est pas responsable des dommages visés au paragraphe 1 de l'article 17 dans la mesure où ils dépassent 100 000 droits de tirage spéciaux par passager, s'il prouve:

a) que le dommage n'est pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, ou

b) que ces dommages résultent uniquement de la négligence ou d'un autre acte ou omission préjudiciable d'un tiers.

#### *Artikel 21*

### **Ersättning för passagerares dödsfall eller skada**

1. För sådana skador som avses i artikel 17.1 och som inte överstiger 100 000 särskilda dragningsrätter för varje enskild passagerare kan transportören varken undgå eller begränsa sitt skadeståndsansvar.

2. För sådana skador som avses i artikel 17.1 är transportörens skadeståndsansvar begränsat till 100 000 särskilda dragningsrätter för varje enskild passagerare om transportören visar:

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

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

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 time when the checked baggage was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the passenger's actual interest in delivery at destination.

3. In the carriage of cargo, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to a sum of 17 Special Drawing Rights per kilogram, unless the consignor has made, at the

Article 22

**Limites de responsabilité relatives aux retards, aux bagages et aux marchandises**

1. En cas de dommage subi par des passagers résultant d'un retard, aux termes de l'article 19, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 4 150 droits de tirage spéciaux par passager.

2. Dans le transport de bagages, la responsabilité du transporteur en cas de destruction, perte, avarie ou retard est limitée à la somme de 1 000 droits de tirage spéciaux par passager, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par le passager au moment de la remise des bagages enregistrés au transporteur et moyennant le paiement éventuel d'une somme supplémentaire. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel du passager à la livraison.

3. Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur, en cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard, est limitée à la somme de 17 droits de tirage spéciaux par kilogramme,

Artikel 22

**Ansvarsbegränsning beträffande försening, bagage och gods**

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

2. Vid transport av bagage är transportörens skadeståndsansvar om bagaget förstörts, förlorats, skadats eller försenats begränsat till 1 000 särskilda dragningsrätter för varje enskild passagerare, om inte passageraren, när det incheckade bagaget överlämnades till transportören, gjorde en särskild förklaring om det intresse som är knutet till att bagaget avlämnas på destinationsorten och betalade tilläggsavgift om en sådan begärdes. I sådant fall gäller det då uppgivna beloppet som gräns för transportörens skadeståndsansvar, om inte transportören kan visa att detta belopp är högre än värdet av passagerarens faktiska intresse av att bagaget avlämnas på destinationsorten.

3. Vid transport av gods är transportörens ansvar för skada om godset förstörts, förlorats, skadats eller försenats begränsat till 17 särskilda dragningsrätter per kilogram, om inte avsändaren, när god-



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

sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une somme supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

4. En cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la destruction, la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par la même lettre de transport aérien ou par le même récépissé ou, en l'absence de ces documents, par les mêmes indications consignées par les autres moyens visés à l'article 4, paragraphe 2, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

5. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est

set överlämnades till transportören, gjorde en särskild förklaring om det intresse som är knutet till att godset avlämnas på destinationsorten och betalade tilläggsavgift om en sådan begärdes. I sådant fall gäller det då uppgivna beloppet som gräns för transportörens skadeståndsansvar, om inte transportören kan visa att detta belopp är högre än värdet av avsändarens faktiska intresse av att godset avlämnas på destinationsorten.

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

5. Bestämmelserna i punkt 1 och 2 gäller inte om det visas att transportören eller dennes

proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, its servants or agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result; provided that, in the case of such act or omission of a servant or agent, it is also proved that such servant or agent was acting within the scope of its employment.

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

prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés ou de mandataires, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.

6. Les limites fixées par l'article 21 et par le présent article n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à sa loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais de procès exposés par le demandeur, intérêts compris. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.

anställda eller uppdragstagare genom en handling eller underlåtenhet orsakat skadan i avsikt att skada eller av grov oaktsamhet och med vetskap om att en skada troligen skulle bli följden. Detta gäller dock i fråga om transportörens anställda och uppdragstagare endast om det visas att de handlat under tövande av tjänsten eller uppdraget.

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

*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

*Article 23***Conversion des unités monétaires**

1. Les sommes indiquées en droits de tirage spéciaux dans la présente convention sont considérées comme se rapportant au droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera, en cas d'instance judiciaire, suivant la valeur de ces monnaies en droit de tirage spécial à la date du jugement. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un État partie qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date du jugement pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un État partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet État.

2. Toutefois, les États qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article, peuvent, au moment de la ratification ou de

*Artikel 23***Omräkning av monetära enheter**

1. Med "särskilda dragningsrätter" avses i denna konvention de särskilda dragningsrätter som fastställs av Internationella valutafonden. Vid rättsliga förfaranden skall omräkning av beloppen till nationell valuta ske på grundval av valutornas värde uttryckt i särskilda dragningsrätter den dag då domen meddelas. Värdet av en fördragsslutande stats nationella valuta uttryckt i särskilda dragningsrätter skall, för en stat som är medlem av Internationella valutafonden, bestämmas enligt den beräkningsmetod som ifrågavarande dag tillämpas av valutafonden för dess verksamhet och transaktioner. Värdet av en fördragsslutande stats nationella valuta uttryckt i särskilda dragningsrätter skall för en stat som inte är medlem av Internationella valutafonden beräknas på det sätt som den staten bestämmer.

2. En stat som inte är medlem av Internationella valutafonden och vars lag inte medger att de bestämmelser som anges i punkt 1 tillämpas får dock, vid ratifikations- eller anslutningstillfället eller när som helst därefter, förklara att

any time thereafter, declare that the limit of liability of the carrier prescribed in Article 21 is fixed at a sum of 1 500 000 monetary units per passenger in judicial proceedings in their territories; 62 500 monetary units per passenger with respect to paragraph 1 of Article 22; 15 000 monetary units per passenger with respect to paragraph 2 of Article 22; and 250 monetary units per kilogram with respect to paragraph 3 of Article 22. This monetary unit corresponds to 65,5 milligrams of gold of 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 from the application of the first three sentences of paragraph 1 of this Article. State Parties shall communicate to the deposi-

l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur prescrite à l'article 21 est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de 1 500 000 unités monétaires par passager; 62 500 unités monétaires par passager pour ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article 22; 15 000 unités monétaires par passager pour ce qui concerne le paragraphe 2 de l'article 22; et 250 unités monétaires par kilogramme pour ce qui concerne le paragraphe 3 de l'article 22. Cette unité monétaire correspond à soixantecinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Les sommes peuvent être converties dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'État en cause.

3. Le calcul mentionné dans la dernière phrase du paragraphe 1 du présent article et la conversion mentionnée au paragraphe 2 du présent article sont effectués de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, pour les montants prévus aux articles 21 et 22, que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 1 du présent article. Les États parties communiquent au dé-

den ansvarsgräns för transportören som gäller enligt artikel 21 skall vara 1 500 000 monetära enheter per passagerare vid rättsliga förfaranden inom deras territorium, 62 500 monetära enheter per passagerare när det gäller artikel 22.1, 15 000 monetära enheter per passagerare när det gäller artikel 22.2 och 250 monetära enheter per kilogram när det gäller artikel 22.3. Denna monetära enhet motsvarar 65,5 milligram guld av 0,900 finhet. Belopp enligt denna punkt som räknats om till nationellt myntslag får rundas av. Omräkningen av beloppen skall ske enligt den ifrågavarande statens lag.

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

tary the manner of calculation pursuant to paragraph 1 of this Article, or the result of the conversion in paragraph 2 of this Article as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

#### Article 24

##### Review of limits

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

positaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 du présent article ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 2 du présent article, selon le cas, lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente convention ou d'adhésion à celle-ci et chaque fois qu'un changement se produit dans cette méthode de calcul ou dans ces résultats.

#### Article 24

##### Révision des limites

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 25 de la présente convention et sous réserve du paragraphe 2 cidessous, les limites de responsabilité prescrites aux articles 21, 22 et 23 sont révisées par le dépositaire tous les cinq ans, la première révision intervenant à la fin de la cinquième année suivant la date d'entrée en vigueur de la présente convention, ou si la convention n'entre pas en vigueur dans les cinq ans qui suivent la date à laquelle elle est pour la première fois ouverte à la signature, dans l'année de son entrée en vigueur, moyennant l'application d'un coefficient pour inflation correspondant au taux cumulatif de l'inflation depuis la révision précédente ou, dans le cas d'une première révision, depuis la date d'entrée

seende denna konvention och vid varje ändring av ett sådant instrument, skall den staten underrätta depositarien om den beräkningsmetod som staten tillämpar enligt punkt 1 respektive om resultatet av omräkningen enligt punkt 2.

#### Artikel 24

##### Översyn av ansvarsgränserna

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

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

en vigueur de la convention. La mesure du taux d'inflation à utiliser pour déterminer le coefficient pour inflation est la moyenne pondérée des taux annuels de la hausse ou de la baisse des indices de prix à la consommation des États dont les monnaies composent le droit de tirage spécial cité au paragraphe 1 de l'article 23.

2. Si la révision mentionnée au paragraphe précédent conclut que le coefficient pour inflation a dépassé 10 %, le dépositaire notifie aux États parties une révision des limites de responsabilité. Toute révision ainsi adoptée prend effet six mois après sa notification aux États parties. Si, dans les trois mois qui suivent cette notification aux États parties, une majorité des États parties notifie sa désapprobation, la révision ne prend pas effet et le dépositaire renvoie la question à une réunion des États parties. Le dépositaire notifie immédiatement à tous les États parties l'entrée en vigueur de toute révision.

3. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, la procédure évoquée au paragraphe 2 du présent article est applicable à tout moment, à condition qu'un tiers des États parties exprime un souhait dans ce sens et à condition que le coefficient pour inflation visé

vägt genomsnitt av den årliga ändringen i de staters konsumentprisindex, vilkas valutor omfattar den särskilda dragningsrätt som nämns i artikel 23.1.

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

3. Utan hinder av punkt 1 skall förfarandet enligt punkt 2 tillämpas närhelst en tredjedel av de fördragsslutande staterna så önskar, förutsatt att inflationsfaktorn enligt första stycket överstiger 30 % sedan den senaste ändringen eller, om det ännu inte gjorts

referred to in paragraph 1 has exceeded 30 per cent since the previous revision or since the date of entry into force of this Convention if there has been no previous revision. Subsequent reviews using the procedure described in paragraph 1 of this Article will take place at five-year intervals starting at the end of the fifth year following the date of the reviews under the present paragraph.

*Article 25*

**Stipulation on limits**

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

*Article 26*

**Invalidity of contractual provisions**

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

au paragraphe 1 soit supérieur à 30 % de ce qu'il était à la date de la révision précédente ou à la date d'entrée en vigueur de la présente convention s'il n'y a pas eu de révision antérieure. Les révisions ultérieures selon la procédure décrite au paragraphe 1 du présent article interviennent tous les cinq ans à partir de la fin de la cinquième année suivant la date de la révision intervenue en vertu du présent paragraphe.

*Article 25*

**Stipulation de limites**

Un transporteur peut stipuler que le contrat de transport peut fixer des limites de responsabilité plus élevées que celles qui sont prévues dans la présente convention, ou ne comporter aucune limite de responsabilité.

*Article 26*

**Nullité des dispositions contractuelles**

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

någon ändring, sedan dagen för konventionens ikraftträdande. Påföljande översyner enligt förfarandet i punkt 1 skall göras vart femte år och för första gången i slutet av det femte året efter dagen för översyn enligt denna punkt.

*Artikel 25*

**Avtal om ansvarsgränser**

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

*Artikel 26*

**Ogiltiga avtalsvillkor**

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

*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*

**Basis of claims**

In the carriage of passengers, baggage and cargo, any action for damages, however founded, whether under this

*Article 27*

**Liberté de contracter**

Rien dans la présente convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport, de renoncer aux moyens de défense qui lui sont donnés en vertu de la présente convention ou d'établir des conditions qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente convention.

*Article 28*

**Paiements anticipés**

En cas d'accident d'aviation entraînant la mort ou la lésion de passagers, le transporteur, s'il y est tenu par la législation de son pays, versera sans retard des avances aux personnes physiques qui ont droit à un dédommagement pour leur permettre de subvenir à leurs besoins économiques immédiats. Ces avances ne constituent pas une reconnaissance de responsabilité et elles peuvent être déduites des montants versés ultérieurement par le transporteur à titre de dédommagement.

*Article 29*

**Principe des recours**

Dans le transport de passagers, de bagages et de marchandises, toute action en dommages-intérêts, à quelque

*Artikel 27*

**Frihet att ingå avtal**

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

*Artikel 28*

**Förskott**

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

*Artikel 29*

**Grund för ersättningskrav**

I fråga om transporter av passagerare, bagage eller gods får en talan om skadestånd, oavsett hur den grundats –



Convention or in contract or in tort or otherwise, can only be brought subject to the conditions and such limits of liability as are set out in this Convention without prejudice to the question as to who are the persons who have the right to bring suit and what are their respective rights. In any such action, punitive, exemplary or any other non-compensatory damages shall not be recoverable.

#### *Article 30*

##### **Servants, agents – aggregation of claims**

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

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

titre que ce soit, en vertu de la présente convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs. Dans toute action de ce genre, on ne pourra pas obtenir de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation.

#### *Article 30*

##### **Préposés, mandataires Montant total de la réparation**

1. Si une action est intentée contre un préposé ou un mandataire du transporteur à la suite d'un dommage visé par la présente convention, ce préposé ou mandataire, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des conditions et des limites de responsabilité que peut invoquer le transporteur en vertu de la présente convention.

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

med stöd av konventionen, inomkontraktuellt, utomkontraktuellt eller på annan grund – föras endast på de villkor och inom de gränser som fastställs i denna konvention, oavsett vem eller vilka som har rätt att föra talan och vilken rätt som tillkommer dem. Vid en sådan talan är bestraffande, avskräckande eller andra ickekompensatoriska skadeposter inte ersättningsgilla.

#### *Artikel 30*

##### **Anställda och uppdragstagare – sammanlagda skadeståndskrav**

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

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

3. 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.

3. Sauf pour le transport de marchandises, les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé ou du mandataire, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.

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

*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 14 days from the date of receipt in the case of cargo. In the case of delay, the complaint must be made at the latest within 21 days from the date on which the baggage or

*Article 31*

**Délais de protestation**

1. La réception des bagages enregistrés et des marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve du contraire, que les bagages et marchandises ont été livrés en bon état et conformément au titre de transport ou aux indications consignées par les autres moyens visés à l'article 3, paragraphe 2, et à l'article 4, paragraphe 2.

2. En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de sept jours pour les bagages enregistrés et de quatorze jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les vingt et un jours à dater du jour où le bagage ou la mar-

*Artikel 31*

**Tidsfrist för reklamationer**

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

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

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.

#### *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.

chandise auront été mis à sa disposition.

3. Toute protestation doit être faite par réserve écrite et remise ou expédiée dans le délai prévu pour cette protestation.

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

#### *Article 32*

### **Décès de la personne responsable**

En cas de décès de la personne responsable, une action en responsabilité est recevable, conformément aux dispositions de la présente convention, à l'encontre de ceux qui représentent juridiquement sa succession.

#### *Article 33*

### **Jurisdiction compétente**

1. L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'un des États parties, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

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

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

#### *Artikel 32*

### **Skadeståndsansvarigs död**

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

#### *Artikel 33*

### **Jurisdiktion**

1. Talan om ersättning skall väckas inom något av de fördragsslutande staternas territorier. Käranden får välja att väcka talan antingen vid domstolen i den ort där transportören har sitt hemvist, där transportörens huvudkontor ligger eller där det kontor ligger, genom vilket avtalet slutits, eller också vid domstolen på destinationsorten.

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.

2. En ce qui concerne le dommage résultant de la mort ou d'une lésion corporelle subie par un passager, l'action en responsabilité peut être intentée devant l'un des tribunaux mentionnés au paragraphe 1 du présent article ou, eu égard aux spécificités du transport aérien, sur le territoire d'un État partie où le passager a sa résidence principale et permanente au moment de l'accident et vers lequel ou à partir duquel le transporteur exploite des services de transport aérien, soit avec ses propres aéronefs, soit avec les aéronefs d'un autre transporteur en vertu d'un accord commercial, et dans lequel ce transporteur mène ses activités de transport aérien à partir de locaux que lui-même ou un autre transporteur avec lequel il a conclu un accord commercial loue ou possède.

3. Aux fins du paragraphe 2:

a) "accord commercial" signifie un accord autre qu'un accord d'agence conclu entre des transporteurs et portant sur la prestation de services communs de transport aérien de passagers;

b) "résidence principale et permanente" désigne le lieu unique de séjour fixe et permanent du passager au moment de l'accident. La nationalité du passager ne sera pas le facteur déterminant à cet égard.

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

3. I punkt 2 avses med

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

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

4. 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.

*Article 35*

**Limitation of actions**

1. The right to damages shall be extinguished if an action is not brought within a period of

4. La procédure sera régie selon le droit du tribunal saisi de l'affaire.

*Article 34*

**Arbitrage**

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties au contrat de transport de fret peuvent stipuler que tout différend relatif à la responsabilité du transporteur en vertu de la présente convention sera réglé par arbitrage. Cette entente sera consignée par écrit.

2. La procédure d'arbitrage se déroulera, au choix du demandeur, dans l'un des lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 33.

3. L'arbitre ou le tribunal arbitral appliquera les dispositions de la présente convention.

4. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article seront réputées faire partie de toute clause ou de tout accord arbitral, et toute disposition contraire à telle clause ou à tel accord arbitral sera nulle et de nul effet.

*Article 35*

**Délai de recours**

1. L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de

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

*Artikel 34*

**Skiljeförfarande**

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

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

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

4. Bestämmelserna i punkterna 2 och 3 skall anses ingå i alla klausuler eller avtal om skiljeförfarande, och varje villkor i sådana klausuler eller avtal som strider mot bestämmelserna är ogiltigt.

*Artikel 35*

**Begränsning av talan**

1. Rätten till ersättning är förlorad, om talan inte väckts inom två år från dagen för an-

## SFS 2002:1130

two years, reckoned from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the carriage stopped.

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

### Article 36

#### Successive carriage

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

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

deux ans à compter de l'arrivée à destination, ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.

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

### Article 36

#### Transporteurs successifs

1. Dans les cas de transport régis par la définition du paragraphe 3 de l'article 1, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par la présente convention, et est censé être une des parties du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.

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

komsten till destinationsorten, beräknad från den dag då luftfartyget skulle ha ankommit eller från den dag då transporten avbröts.

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

### Artikel 36

#### Successiv transport

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

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

3. 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 a right of recourse against any other person.

CHAPTER IV

COMBINED CARRIAGE

*Article 38*

**Combined carriage**

1. In the case of combined carriage performed partly by air and partly by any other mode of carriage, the provisions of this Convention shall, subject to paragraph 4

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

*Article 37*

**Droit de recours contre des tiers**

La présente convention ne préjuge en aucune manière la question de savoir si la personne tenue pour responsable en vertu de ses dispositions a ou non un recours contre toute autre personne.

CHAPITRE IV

TRANSPORT INTERMODAL

*Article 38*

**Transport intermodal**

1. Dans le cas de transport intermodal effectué en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les dispositions de la présente convention ne s'appliquent,

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

*Artikel 37*

**Regressrätt gentemot tredje man**

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

KAPITEL IV

KOMBINERADE TRANSPORTER

*Artikel 38*

**Kombinerad transport**

1. När en transport, som uppfyller villkoren i artikel 1, skall utföras delvis med luftfartyg och delvis med något annat transportmedel skall bestämmelserna i denna kon-

## SFS 2002:1130

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

sous réserve du paragraphe 4 de l'article 18, qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article 1.

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

### CHAPITRE V

#### TRANSPORT AÉRIEN EFFECTUÉ PAR UNE PERSONNE AUTRE QUE LE TRANSPORTEUR CONTRACTUEL

##### *Article 39*

#### **Transporteur contractuel Transporteur de fait**

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent lorsqu'une personne (ci-après dénommée “transporteur contractuel”) conclut un contrat de transport régi par la présente convention avec un passager ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou de l'expéditeur, et qu'une autre personne (ci-après dénommée “transporteur de fait”) effectue, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel, tout

vention enbart tillämpas på lufttransporten, utom i de fall som anges i artikel 18.4.

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

### KAPITEL V

#### LUFTTRANSPORTER SOM UTFÖRS AV NÅGON ANNAN ÄN DEN AVTALSSLUTANDE TRANSPORTÖREN

##### *Artikel 39*

#### **Avtalsslutande transportör faktisk transportör**

Bestämmelserna i detta kapitel skall tillämpas när en person (nedan kallad avtalsslutande transportör) i eget namn sluter ett transportavtal som omfattas av denna konvention med en passagerare eller avsändare eller med någon som handlar på en passagerares eller avsändares uppdrag, medan en annan person (nedan kallad faktisk transportör) på uppdrag av den avtalsslutande transportören utför hela eller en del av transporten men med avseende på sin del



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.

ou partie du transport, mais n'est pas, en ce qui concerne cette partie, un transporteur successif au sens de la présente convention. Cette autorisation est présumée, sauf preuve contraire.

*Article 40*

**Responsabilité respective du transporteur contractuel et du transporteur de fait**

Sauf disposition contraire du présent chapitre, si un transporteur de fait effectue tout ou partie du transport qui, conformément au contrat visé à l'article 39, est régi par la présente convention, le transporteur contractuel et le transporteur de fait sont soumis aux règles de la présente convention, le premier pour la totalité du transport envisagé dans le contrat, le second seulement pour le transport qu'il effectue.

*Article 41*

**Attribution mutuelle**

1. Les actes et omissions du transporteur de fait ou de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur contractuel.

inte är en successiv transportör i konventionens mening. Ett sådant uppdrag skall anses föreligga, om inget annat visas.

*Artikel 40*

**Respektive transportörs skadeståndsansvar**

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

*Artikel 41*

**Gemensamt skadeståndsansvar**

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

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 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.

2. Les actes et omissions du transporteur contractuel ou de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur de fait. Toutefois, aucun de ces actes ou omissions ne pourra soumettre le transporteur de fait à une responsabilité dépassant les montants prévus aux articles 21, 22, 23 et 24. Aucun accord spécial aux termes duquel le transporteur contractuel assume des obligations que n'impose pas la présente convention, aucune renonciation à des droits ou moyens de défense prévus par la présente convention ou aucune déclaration spéciale d'intérêt à la livraison, visée à l'article 22 de la présente convention, n'auront d'effet à l'égard du transporteur de fait, sauf consentement de ce dernier.

*Article 42*

**Notification des ordres et protestations**

Les instructions ou protestations à notifier au transporteur, en application de la présente convention, ont le même effet qu'elles soient adressées au transporteur contractuel ou au transporteur de fait. Toutefois, les instructions visées à l'article 12 n'ont d'effet que si elles sont adressées au transporteur contractuel.

2. Handling eller underlåtenhet av den avtalslutande transportören eller dennes anställda eller uppdragstagare under utövande av tjänsten eller uppdraget skall, när det gäller den del av transporten som den faktiska transportören utfört, anses också som den faktiska transportörens handling eller underlåtenhet. Dock skall inte någon handling eller underlåtenhet göra den faktiska transportören ansvarig till ett belopp som överskrider de belopp som anges i artiklarna 21–24. Den faktiska transportören är utan sitt eget godkännande inte bunden av någon särskild överenskommelse, genom vilken den avtalslutande transportören åtar sig förpliktelser utöver bestämmelserna i denna konvention eller avstår från att göra gällande ansvarsfrihetsgrunder enligt konventionen och inte heller av en förklaring enligt artikel 22.

*Artikel 42*

**Reklamationers och anvisningars adressat**

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

*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 43***Préposés et mandataires**

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, tout préposé ou mandataire de ce transporteur ou du transporteur contractuel, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, peut se prévaloir des conditions et des limites de responsabilité applicables, en vertu de la présente convention, au transporteur dont il est le préposé ou le mandataire, sauf s'il est prouvé qu'il a agi de telle façon que les limites de responsabilité ne puissent être invoquées conformément à la présente convention.

*Article 44***Cumul de la réparation**

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, le montant total de la réparation qui peut être obtenu de ce transporteur, du transporteur contractuel et de leurs préposés et mandataires quand ils ont agi dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut pas dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à charge soit du transporteur contractuel, soit du transporteur de fait, en vertu de la présente convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées dans le présent article ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite applicable à cette personne.

*Artikel 43***Anställda och uppdragstagare**

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

*Artikel 44***Sammanlagd ersättning**

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

*Article 45*

**Addressee of claims**

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

*Article 46*

**Additional jurisdiction**

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

*Article 45*

**Notification des actions en responsabilité**

Toute action en responsabilité, relative au transport effectué par le transporteur de fait, peut être intentée, au choix du demandeur, contre ce transporteur ou le transporteur contractuel ou contre l'un et l'autre, conjointement ou séparément. Si l'action est intentée contre l'un seulement de ces transporteurs, ledit transporteur aura le droit d'appeler l'autre transporteur en intervention devant le tribunal saisi, les effets de cette intervention ainsi que la procédure qui lui est applicable étant réglés par la loi de ce tribunal.

*Article 46*

**Jurisdiction annexe**

Toute action en responsabilité, prévue à l'article 45, doit être portée, au choix du demandeur, sur le territoire d'un des États parties, soit devant l'un des tribunaux où une action peut être intentée contre le transporteur contractuel, conformément à l'article 33, soit devant le tribunal du domicile du transporteur de fait ou du siège principal de son exploitation.

*Artikel 45*

**Svarande vid skadeståndskrav**

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

*Artikel 46*

**Jurisdiktion i särskilda fall**

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

*Article 47***Invalidity of contractual provisions**

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

*Article 47***Nullité des dispositions contractuelles**

Toute clause tendant à exonérer le transporteur contractuel ou le transporteur de fait de leur responsabilité en vertu du présent chapitre ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans le présent chapitre est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions du présent chapitre.

*Artikel 47***Ogiltiga avtalsvillkor**

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

*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.

*Article 48***Rapports entre transporteur contractuel et transporteur de fait**

Sous réserve de l'article 45, aucune disposition du présent chapitre ne peut être interprétée comme affectant les droits et obligations existant entre les transporteurs, y compris tous droits à un recours ou dédommagement.

*Artikel 48***Transportörernas inbördes förhållande**

Med undantag av vad som föreskrivs i artikel 45 skall inget i detta kapitel inverka på transportörernas rättigheter och skyldigheter gentemot varandra, inklusive eventuell regressrätt och rätt till ersättning för skada.

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 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.

CHAPITRE VI

AUTRES DISPOSITIONS

*Article 49*

**Obligation d'application**

Sont nulles et de nul effet toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence.

*Article 50*

**Assurance**

Les États parties exigent que leurs transporteurs contractent une assurance suffisante pour couvrir la responsabilité qui leur incombe aux termes de la présente convention. Un transporteur peut être tenu, par l'État partie à destination duquel il exploite des services, de fournir la preuve qu'il maintient une assurance suffisante couvrant sa responsabilité au titre de la présente convention.

KAPITEL VI

ÖVRIGA BESTÄMMELSER

*Artikel 49*

**Obligatorisk tillämpning**

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

*Artikel 50*

**Försäkring**

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

*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 Mon-

*Article 51***Transport effectué dans des circonstances extraordinaires**

Les dispositions des articles 3 à 5, 7 et 8 relatives aux titres de transport ne sont pas applicables au transport effectué dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation d'un transporteur.

*Article 52***Définition du terme "jour"**

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

## CHAPITRE VII

## DISPOSITIONS PROTOCOLAIRES

*Article 53***Signature, ratification et entrée en vigueur**

1. La présente convention est ouverte à Montréal le 28 mai 1999 à la signature des États participant à la Conférence internationale de droit aérien, tenue à Montréal du 10 au 28 mai 1999. Après le 28 mai 1999, la convention sera ouverte à la signature de tous les États au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale à Montréal

*Artikel 51***Transporter som utförs under extraordinära förhållanden**

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

*Artikel 52***Definition av dagar**

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

## KAPITEL VII

## SLUTBESTÄMMELSER

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

1. Denna konvention skall vara öppen för undertecknande i Montreal den 28 maj 1999 för de stater som deltar i den internationella konferensen om lufttransporträtt i Montreal den 10–28 maj 1999. Efter den 28 maj 1999 skall konventionen vara öppen för undertecknande för alla stater vid Internationella civila luftfartsorganisatio-

treal until it enters into force in accordance with paragraph 6 of this Article.

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

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

jusqu'à ce qu'elle entre en vigueur conformément au paragraphe 6 du présent article.

2. De même, la présente convention sera ouverte à la signature des organisations régionales d'intégration économique. Pour l'application de la présente convention, une "organisation régionale d'intégration économique" est une organisation constituée d'États souverains d'une région donnée qui a compétence sur certaines matières régies par la convention et qui a été dûment autorisée à signer et à ratifier, accepter, approuver ou adhérer à la présente convention. Sauf au paragraphe 2 de l'article 1, au paragraphe 1, alinéa b), de l'article 3, à l'alinéa b) de l'article 5, aux articles 23, 33, 46 et à l'alinéa b) de l'article 57, toute mention faite d'un "État partie" ou "d'États parties" s'applique également aux organisations régionales d'intégration économique. Pour l'application de l'article 24, les mentions faites d'"une majorité des États parties" et d'"un tiers des États parties" ne s'appliquent pas aux organisations régionales d'intégration économique.

3. La présente convention est soumise à la ratification des États et des organisations d'intégration économique qui l'ont signée.

nens huvudkontor i Montreal till dess den träder i kraft i enlighet med punkt 6 i denna artikel.

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

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



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 Depository.

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 Depository between the States which have deposited such instrument. An instrument deposited by a Regional Economic Integration Organisation shall not be counted for the purpose of this paragraph.

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

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

4. Tout État ou organisation régionale d'intégration économique qui ne signe pas la présente convention peut l'accepter, l'approuver ou y adhérer à tout moment.

5. Les instruments de ratification d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui est désignée par les présentes comme dépositaire.

6. La présente convention entrera en vigueur le soixantième jour après la date du dépôt auprès du dépositaire du trentième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et entre les États qui ont déposé un tel instrument. Les instruments déposés par les organisations régionales d'intégration économique ne seront pas comptés aux fins du présent paragraphe.

7. Pour les autres États et pour les autres organisations régionales d'intégration économique, la présente convention prendra effet soixante jours après la date du dépôt d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

8. Le dépositaire notifiera rapidement à tous les signataires et à tous les États parties:

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

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

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

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

8. Depositarien skall omgående underrätta de fördragslutande staterna om

## SFS 2002:1130

(a) each signature of this Convention and date thereof;

a) chaque signature de la présente convention ainsi que sa date;

a) varje undertecknande av denna konvention och den dag då detta sker,

(b) each deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession and date thereof;

b) chaque dépôt d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion ainsi que sa date;

b) varje deponering av ett ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument och den dag då detta sker,

(c) the date of entry into force of this Convention;

c) la date d'entrée en vigueur de la présente convention;

c) den dag då konventionen träder i kraft,

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

d) la date d'entrée en vigueur de toute révision des limites de responsabilité établies en vertu de la présente convention;

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

(e) any denunciation under Article 54.

e) toute dénonciation au titre de l'article 54.

e) varje uppsägning enligt artikel 54.

### *Article 54*

### *Article 54*

### *Artikel 54*

#### **Denunciation**

#### **Dénonciation**

#### **Uppsägning**

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

1. Tout État partie peut dénoncer la présente convention par notification écrite adressée au dépositaire.

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

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

2. La dénonciation prendra effet cent quatre-vingt jours après la date à laquelle le dépositaire aura reçu la notification.

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

### *Article 55*

### *Article 55*

### *Artikel 55*

#### **Relationship with other Warsaw Convention Instruments**

#### **Relation avec les autres instruments de la Convention de Varsovie**

#### **Förhållande till Warszawa-konventionens instrument**

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

La présente convention l'emporte sur toutes règles s'appliquant au transport international par voie aérienne:

Denna konvention skall ha företräde framför andra regler för internationell lufttransport

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

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

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

(c) the Convention, Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier, signed at Guadalajara on 18 September 1961 (hereinafter called the Guadalajara Convention);

(d) the Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955

1) entre États parties à la présente convention du fait que ces États sont communément parties aux instruments suivants:

a) Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929 (appelée ci-après la Convention de Varsovie);

b) Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, fait à La Haye le 28 septembre 1955 (appelé ci-après le Protocole de La Haye);

c) Convention complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (appelée ci-après la Convention de Guadalajara);

d) Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le protocole fait à La Haye le 28 septembre

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

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

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

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

d) Protokollet innebärande ändring i konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929 i dess lydelse enligt

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.

*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.

1955, signé à Guatemala le 8 mars 1971 (appelé ci-après le Protocole de Guatemala);

e) Protocoles additionnels nos 1 à 3 et Protocole de Montréal n° 4 portant modification de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye ou par la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye et par le Protocole de Guatemala, signés à Montréal le 25 septembre 1975 (appelés ci-après les Protocoles de Montréal); ou

2) dans le territoire de tout État partie à la présente convention du fait que cet État est partie à un ou plusieurs des instruments mentionnés aux alinéas a) à e) ci-dessus.

*Article 56*

**États possédant plus d'un régime juridique**

1. Si un État comprend deux unités territoriales ou davantage dans lesquelles des régimes juridiques différents s'appliquent aux questions régies par la présente convention, il peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que ladite convention s'applique à toutes ses unités territoriales ou seulement à l'une ou plusieurs d'entre elles et il peut à tout moment modifier cette déclaration en en soumettant une nouvelle.

Haagprotokollet av den 28 september 1955, undertecknat i Guatemala City den 8 mars 1971 (nedan kallat Guatemala-protokollet),

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

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

*Artikel 56*

**Stater med fler än ett rättssystem**

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

2. Any such declaration shall be notified to the Depositary 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.

#### *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 Depositary 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

2. Toute déclaration de ce genre est communiquée au dépositaire et indique expressément les unités territoriales auxquelles la convention s'applique.

3. Dans le cas d'un État partie qui a fait une telle déclaration:

a) les références, à l'article 23, à la "monnaie nationale" sont interprétées comme signifiant la monnaie de l'unité territoriale pertinente dudit État;

b) à l'article 28, la référence à la "loi nationale" est interprétée comme se rapportant à la loi de l'unité territoriale pertinente dudit État.

#### *Article 57*

#### **Réserves**

Aucune réserve ne peut être admise à la présente convention, si ce n'est qu'un État partie peut à tout moment déclarer, par notification adressée au dépositaire, que la présente convention ne s'applique pas:

a) aux transports aériens internationaux effectués et exploités directement par cet État à des fins non commerciales relativement à ses fonctions et devoirs d'État souverain;

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

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

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

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

#### *Artikel 57*

#### **Reservationer**

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

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

(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 on behalf of such authorities.

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

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

b) au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ou loués par ledit État partie et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente convention.

FAIT à Montréal le 28e jour du mois de mai de l'an mil neuf cent quatre-vingt-neuf dans les langues française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe, tous les textes faisant également foi. La présente convention restera déposée aux archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale, et le dépositaire en transmettra des copies certifiées conformes à tous les États parties à la Convention de Varsovie, au Protocole de La Haye, à la Convention de Guadalajara, au Protocole de Guatemala et aux Protocoles de Montréal.

b) transport av personer, bagage och gods som utförs för dess militära myndigheter med luftfartyg som är registrerade i eller hyrda av den staten och vars hela lastförmåga har reserverats av dessa myndigheter eller för deras räkning.

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

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