AUGLÝSING

um samning um samræmingu tiltekinna reglna varðandi loftflutninga milli landa.

Hinn 17. júní 2004 var aðalframkvæmdastjóra Alþjóðaflugmálastofnunarinnar afhent fullgildingarskjal Íslands vegna samnings um samræmingu tiltekinna reglna varðandi loftflutninga milli landa sem gerður var í Montreal 28. maí 1999. Alþingi hafði með ályktun 19. maí 2004 heimilað ríkisstjórninni að fullgilda samninginn. Samningurinn öðlast gildi að því er Ísland varðar 16. ágúst 2004.

Samningurinn er birtur sem fylgiskjal með auglýsingu þessari.

Þetta er hér með gert almenningi kunnugt.

Utanríkisráðuneytinu, 1. júlí 2004.

Halldór Ásgrímsson.

Gunnar Snorri Gunnarsson.

Fylgiskjal.

SAMNINGUR
um samræmingu tiltekinna reglna varðandi loftflutninga milli landa.

AÐILDARRÍKI SAMNINGS ÞESSA SEM

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

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

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

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

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

CONVENTION
for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION

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

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

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

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

CONVINCED that collective State action for further harmonization and codification of certain rules governing international carriage by air through a

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

HAFA ORÐIÐ ÁSÁTT UM EFTIRFARANDI:

I. kafli.
Almenn ákvæði.
1. gr.
Gildissvið.

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

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

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

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

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

1. Samningur þessi gildir um flutninga, sem ríki framkvæma eða lögformlegar opinberar stofnanir, að því tilskildu að þeir rúmist innan þeirra skilyrða sem mælt er fyrir um í 1. gr.
2. Að því er varðar flutning pósts skal viðkomandi flytjandi aðeins skaðabótaskyldur gagnvart hlutaðeigandi póststjórn í samræmi við gildandi reglur um tengsl flytjenda og póststjórna.

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

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Chapter 1
General Provisions
Article 1
Scope of Application

1. This Convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking.
2. For the purposes of this Convention, the expression *international carriage* means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transhipment, 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 purposed of this Convention.
3. Carriage to be performed by several successive carriers is deemed, for the purposed of this Convention, to be one undivided carriage if it has been regarded by the parties as a single operation, whether it had been agreed upon under the form of a single contract or of a series of contracts, and it does not lose its international character merely because one contract or a series of contracts is to be performed entirely within the territory of the same State.
4. This Convention applies also to carriage as set out in Chapter V, subject to the terms contained therein.

Article 2
Carriage Performed by State and Carriage of Postal Items

1. This Convention applies to carriage performed by the State or by legally constituted public bodies provided it falls within the conditions laid down in Article 1.
2. In the carriage of postal items, the carrier shall be liable only to the relevant postal administration in accordance with the rules applicable to the relationship between the carriers and the postal administrations.

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

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

3. gr.
Farþegar og farangur.

1. Þegar um ræðir farþegaflutninga skal afhenta einstaklingsbundinn eða sameiginlegan farseðil sem inniheldur upplýsingar um:

a) brottfarar- og ákvörðunarstað;

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

2. Í stað þess að afhenda farseðil, sem um getur í 1. mgr., er heimilt að beita annarri aðferð sem gerir kleift að varðveita þær upplýsingar sem koma fram í 1. mgr. Ef slíkri annarri aðferð er beitt skal flytjandinn bjóða farþega að afhenda honum skriflega yfirlýsingu um þær upplýsingar sem eru varðveittar samkvæmt fyrrnefndri aðferð.

3. Flytjandi skal afhenda farþega farangursmiða fyrir sérhvern farangurshluta sem er innritaður.

4. Afhenda skal farþega skriflega tilkynningu þess efnis að þar sem samningur þessi gildi kunni hann að takmarka ábyrgð flytjenda að því er varðar lífs- eða líkamstjón og ábyrgð vegna eyðileggingar, hvarfs eða tjóns á farangri og vegna tafa.

5. Þótt ákvæðum málsgreinanna hér að framan sé eigi fylgt hefur það engin áhrif á tilvist eða gildi flutningssamningsins sem ákvæði samnings þessa gilda engu að síður um, þ.m.t. ákvæði um takmörkun ábyrgðar.

4. gr.
Farmur.

1. Þegar farmur er fluttur skal afhenda fylgibréf.

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

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

Chapter II
Documentation and Duties of the Parties Relating to the Carriage of Passengers, Baggage and Cargo

Article 3
Passengers and Baggage

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

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

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

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

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

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

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

Article 4
Cargo

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

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

5. gr.
Efni fylgibréfs eða farmkvittunar.

Í fylgibréfi eða farmkvittun fyrir farmi komi eftirfarandi fram:

a) brottfarar- og ákvörðunarstaður;

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

c) þyngd sendingar.

Article 5
Contents of Air Waybill or Cargo Receipt

The air waybill or the cargo receipt shall include:

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

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

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

6. gr.
Skjöl sem varða eðli farms.

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

Article 6
Document Relating to the Nature of the Cargo

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

7. gr.
Lýsing fylgibréfs.

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

Article 7
Description of Air Waybill

1. The air waybill shall be made out by three consignor in three original parts.
2. The first part shall be marked "for the carrier"; it shall be signed by the consignor. The second part shall be marked "for the consignee"; it shall be signed by the consignor and by the carrier. The third part shall be signed by the carrier who shall hand it to the consignor after the cargo has been accepted.
3. The signature of the carrier and that of the consignor may be printed or stamped.
4. If, at the request of the consignor, the carrier makes out the air waybill, the carrier shall be deemed, subject to proof to the contrary, to have done so on behalf of the consignor.

8. gr.
Skjöl um böggla í mörgum stykkjum.

Ef um fleiri en eitt stykki er að ræða:

a) getur farmflytjandi krafist þess að sendandi fylli út aðskilin fylgibréf;

b) getur sendandi krafist þess að flytjandinn afhendi aðskildar farmkvittanir þegar sá annar háttur er hafður á sem um getur í 2. mgr. 4. gr.

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.

9. gr.
Kröfum um skjalagerð ekki fullnægt.

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

Article 9
Non-compliance with Documentary Requirements

Non-compliance with the provisions of Articles 4 to 8 shall not affect the existence or the validity of

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

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

10. gr.
Ábyrgð á efni skjala.

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

Article 10
Responsibility for particulars of Documentation

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

2. The consignor shall indemnify the carrier against all damage suffered by it, or by any other person to whom the carrier is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements furnished by the consignor or on its behalf.
3. Subject to the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article, the carrier shall indemnify the consignor against all damage suffered by it, or by any other person to whom the consignor is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements inserted by the carrier or on its behalf in the cargo receipt or in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4.

11. gr.
Sönnunargildi skjala.

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

Article 11
Evidentiary Value of Documentation

1. The air waybill or the cargo receipt is prima facie evidence of the conclusion of the contract, of the acceptance of the cargo and of the conditions of carriage mentioned therein.
2. Any statements in the air waybill or the cargo receipt relating to the weight, dimensions and packing of the cargo, as well as those relating to the number of packages, are *prima facie* evidence of the facts stated; those relating to the quantity, volume and condition of the cargo do not constitute evidence against the carrier except so far as they both have been, and are stated in the air waybill or the cargo receipt to have been, checked by it in the presence of the consignor, or relate to the apparent condition of the cargo.

12. gr.
Réttur til að ráðstafa farmi.

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

Article 12
Right of Disposition of Cargo

1. Subject to its liability to carry out all its obligations under the contract of carriage, the consignor has the right to dispose of the cargo by withdrawing

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

3. Fari flytjandinn að fyrirmælum sendanda um ráðstöfun farms án þess að krefjast þess að sá hluti fylgibréfs eða farmkvittunar fyrir farmi, sem þeim síðarnefnda er afhentur, sé lagður fram mun flytjandinn verða skaðabótaskyldur, með fyrirvara um rétt hans til bóta frá sendanda, fyrir öllu tjóni sem hver sá aðili, sem löglega hefur yfir að ráða fyrrnefndum hluta fylgibréfsins eða farmkvittunarinnar fyrir farmi, kann að verða fyrir af þeim sökum.
4. Réttur sendanda fellur niður um leið og réttur viðtakanda hefst skv. 13. gr. Neiti viðtakandi því að taka við farmi eða ekki er unnt að ná sambandi við hann endurheimtir sendandi samt sem áður ráðstöfunarrétt sinn.

it at the airport of departure or destination, or by stopping it in the course of the journey on any landing, or by calling for it to be delivered at the place of destination or in the course of the journey to a person other than the consignee originally designated, or by requiring it to be returned to the airport of departure. The consignor must not exercise this right of disposition in such a way as to prejudice the carrier or other consignors and must reimburse any expenses occasioned by the exercise of this right.

2. If it is impossible to carry out the instructions of the consignor, the carrier must so inform the consignor forthwith.
3. If the carrier carries out the instructions of the consignor for the disposition of the cargo without requiring the production of the part of the air waybill or the cargo receipt delivered to the latte, the carrier will be liable, without prejudice to its right of recovery from the consignor, for any damage which may be caused thereby to any person who is lawfully in possession of that part of the air waybill or the cargo receipt.
4. The right conferred on the consignor ceases at the moment when that of the consignee begins in accordance with Article 13. Nevertheless, if the consignee declined to accept the cargo, or cannot be communicated with, the consignor resumes its right of disposition.

13. gr.
Afhending farms.

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

Article 13
Delivery of the Cargo

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

14. gr.
Réttur sendanda og viðtakanda nýttur.

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

Article 14
Enforcement of the Rights of Consignor and Consignee

The consignor and the consignee can respectively enforce all the rights given to them by Articles 12 and 13, each in its own name, whether it is acting in its own interest or in the interest of another, provided

þeim skyldum sem þeim ber samkvæmt farmsamningi.

15. gr.
Tengsl sendanda og viðtakanda eða gagnkvæm tengsl þriðju aðila.

1. Ákvæði 12., 13. og 14. gr. hafa hvorki áhrif á tengsl sendanda og viðtakanda þeirra á milli né gagnkvæm tengsl þriðju aðila sem sækja rétt sinn annaðhvort til sendanda eða viðtakanda.

2. Ákvæðum 12., 13. og 14. gr. má aðeins breyta með sérstöku ákvæði í fylgibréfi eða farmkvittun.

16. gr.
Formkröfur tollyfirvalda, lögreglu eða annarra opinberra yfirvalda.

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

III. kafli.
Ábyrgð flytjanda og takmörk skaðabóta.

17. gr.
Farþegi lætur lífið eða meiðist – tjón á farangri.

1. Flytjandi er skaðabótaskyldur, láti farþegi lífið eða verði fyrir líkamstjóni, aðeins ef slysið, sem olli líf- eða líkamstjóni, varð um borð í loftfari eða þegar farið var um borð eða frá borði.

2. Flytjandi er skaðabótaskyldur, eyðileggist innritaður farangur eða glatist eða skemmist, aðeins ef sá atburður, sem olli eyðileggingunni, hvarfinu eða skemmdunum, varð um borð í loftfarinu eða meðan innritaður farangur var í vörslu flytjandans. Flytjandinn er samt sem áður ekki skaðabótaskyldur ef og að því marki sem tjónið má rekja til innbyggðs annmarka, eiginleika eða ágalla farangurs. Flytjandinn er skaðabótaskyldur ef um er að ræða óinnritaðan farangur, þar með talið persónulega muni, sé tjónið vegna mistaka hans eða starfsmanna hans eða umboðsmanna.

that it carries out the obligations imposed by the contract of carriage.

Article 15
Relations of Consignor and Consignee or Mutual Relations of Third Parties

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

Article 16
Formalities of Customs, Police or Other Public Authorities

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

Chapter III
Liability of the Carrier and Extent of Compensation for Damage

Article 17
Death and Injury of Passengers – Damage to Baggage

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

3. Gangist flytjandi við því að innritaður farangur hafi glatast eða komi innritaður farangur ekki fram að tuttugu og einum degi liðnum frá þeim degi er hann hefði átt að koma fram getur farþegi haldið fram þeim rétti gagnvart flytjandanum sem farsamningurinn kveður á um.
4. „Farangur" merkir í samningi þessum, nema annað sé tilgreint, bæði innritaðan og óinnritaðan farangur.

3. If the carrier admits the loss of the checked baggage, or if the checked baggage has not arrived at the expiration of twenty-one days after the date on which it ought to have arrived, the passenger is entitled to enforce against the carrier the rights which flow from the contract of carriage.
4. Unless otherwise specified, in this Convention the term "baggage" means both checked baggage and unchecked baggage.

18. gr.
Tjón á farmi.

1. Flytjandi er skaðabótaskyldur vegna tjóns, sem verður þegar farmur eyðileggst eða glatast eða skemmist, aðeins ef sá atburður, sem olli því tjóni sem þannig varð, átti sér stað meðan á flutningi loftleiðis stóð.
2. Flytjandinn er samt sem áður ekki skaðabótaskyldur færi hann sönnur á, og að því marki sem hann gerir svo, að eyðilegging eða hvarf eða tjón á farmi hafi orsakast af einni eða fleiri eftirtalinna ástæðna:
a) eðlislægum ágöllum, eiginleikum eða göllum farmsins;
b) gölluðum umbúðum farmsins sem aðrir en flytjandinn eða starfsmenn hans eða umboðsmenn hafa gengið frá;
c) stríði eða vopnuðum átökum;
d) aðgerðum opinberra yfirvalda í tengslum við komu, brottför eða umflutning farmsins.
3. Undir flutning loftleiðis, í skilningi 1. mgr. þessarar greinar, fellur sá tími sem farmur er í vörslu flytjanda.
4. Flutningur loftleiðis nær ekki til neinskonar flutnings á landi, á sjó eða innlendum vatnaleiðum sem fer fram utan flughafnar. Ef hins vegar slíkur flutningur á sér stað samkvæmt samningi um flutning loftleiðis, í þeim tilgangi að hlaða, afhenda eða áframsenda farm, er litið svo á, nema færðar séu sönnur á annað, að tjón sé vegna atburðar sem átti sér stað meðan á flutningi loftleiðis stóð. Ákveði flytjandi, án samþykkis sendanda, að annar flutningsmáti sé viðhafður allan þann tíma meðan á flutningi stendur eða hluta þess tíma í stað þess sem samningur milli aðila gerði ráð fyrir að yrði flutningur loftleiðis er litið svo á að slíkur flutningur með öðrum hætti eigi sér stað meðan á flutningi loftleiðis stendur.

Article 18
Damage to Cargo

1. The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of, or damage to, cargo upon condition only that the event which caused the damage so sustained took place during the carriage by air.
2. However, the carrier is not liable if and to the extent it proves that the destruction, or loss of, or damage to, the cargo resulted from one or more of the following:

(a) inherent defect, quality or vice of that cargo;

(b) defective packing of that cargo performed by a person other than the carrier or its servants or agents;
(c) an act of war or armed conflict;
(d) an act of public authority carried out in connection with the entry, exit or transit of the cargo.
3. The carriage by air within the meaning of paragraph 1 of this Article comprises the period during which the cargo is in the charge of the carrier.
4. The period of the carriage by air does not extend to any carriage by land, by sea or by inland waterway performed outside an airport. If, however, such carriage takes place in the performance of a contract for carriage by air, for the purpose of loading, delivery or transhipment, any damage is presumed, subject to proof to the contrary, to have been the result of an event which took place during the carriage by air. 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.

19. gr.
Tafir.

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

Article 19
Delay

The carrier is liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers, baggage or cargo. Nevertheless, the carrier shall not be liable for damage occasioned by delay if it proves that it and

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

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.

20. gr.
Hreinsun af áburði.

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

Article 20
Exoneration

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

21. gr.
Bætur vegna líf- eða líkamstjóns.

1. Flytjandi getur ekki útilokað eða takmarkað ábyrgð sína vegna tjóns skv. 1. mgr. 17. gr. sem er 100 000 SDR eða minna vegna hvers farþega.

2. Flytjandi skal ekki skaðabótaskyldur vegna tjóns skv. 1. mgr. 17. gr., að því leyti sem það er meira en 100 000 SDR vegna hvers farþega, færi flytjandinn sönnur á það:

a) að tjónið varð ekki vegna vanrækslu eða annarrar ólögmætrar athafnar eða athafnaleysis flytjandans eða starfsmanna hans eða umboðsmanna;
b) að tjónið varð einvörðungu vegna vanrækslu eða annarrar ólögmætrar athafnar eða athafnaleysis þriðja aðila.

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.

22. gr.
Takmarkanir ábyrgðar í tengslum við tafir, farangur og farm.

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

Article 22
Limits of Liability in Relation to Delay, Baggage and Cargo

1. In the case of damage caused by delay as specified in Article 19 in the carriage of persons, the liability of the carrier for each passenger is limited to 4 150 Special Drawing Rights.
2. In the carriage of baggage, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to 1 000 Special Drawing Rights for each passenger unless the passenger has made, at the

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

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

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

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

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

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

3. In the carriage of cargo, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to a sum of 17 Special Drawing Rights per kilogramme, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the consignor's actual interest in delivery at destination.

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

5. The foregoing provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, its servants or agents done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result; provided that, in the case of such act or omission of a servant or agent, it is also proved that such servant or agent was acting within the scope of its employment.

6. The limits prescribed in Article 21 and in this Article shall not prevent the court from awarding, in accordance with its own law, in addition, the whole or part of the court costs and of the other expenses of the litigation incurred by the plaintiff, including interest. The foregoing provision shall not apply if the amount of the damages awarded, excluding court costs and other expenses of the litigation, does not exceed the sum which the carrier has offered in writ-

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

23. gr.
Umreikningur eininga gjaldmiðla.

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

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

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

ing to the plaintiff within a period of six months from the date of the occurrence causing the damage, or before the commencement of the action, if that is later.

Article 23
Conversion of Monetary Units

1. The sums mentioned in terms of Special Drawing Right in this convention shall be deemed to refer to the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. Conversion of the sums into national currencies shall, in case of judicial proceedings, be made according to the value of such currencies in terms of the Special Drawing Right at the date of the judgement. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund, in effect at the date of the judgement, for its operations and transactions. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a Member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

2. Nevertheless, those States which are not Members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this Article may, at the time of ratification or accession or at any time thereafter, declare that the limit of liability of the carrier prescribed in Article 21 is fixed at a sum of 1 500 000 monetary units per passenger in judicial proceedings in their territories; 62 500 monetary units per passenger with respect to paragraph 1 of Article 22; 15 000 monetary units per passenger with respect to paragraph 2 of Article 22; and 250 monetary units per kilogramme with respect to paragraph 3 of Article 22. This monetary unit corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. These sums may be converted into the national currency concerned in round figures. The conversion of these sums into national currency shall be made according to the law of the State concerned.

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

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

24. gr.
Endurskoðun takmarka.

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

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

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

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

Article 24
Review of Limits

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

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

3. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the procedure referred to in paragraph 2 of this Article shall be applied at any time provided that one-third of the States Parties express a desire to that effect and upon condition that the inflation factor referred to in paragraph 1 has exceeded 30 percent 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.

25. gr.
Skilmálar um takmörk.

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

26. gr.
Ógild samningsákvæði.

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

27. gr.
Frelsi til samningsgerðar.

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

28. gr.
Fyrirframgreiðslur.

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

29. gr.
Grundvöllur bótakrafna.

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

Article 25
Stipulation on Limits

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

Article 26
Ivalidity of Contractual Provisions

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

Article 27
Freedom to Contract

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

Article 28
Advance Payments

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

Article 29
Bases of Claims

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

30. gr.
Starfsmenn, umboðsmenn – uppsöfnun krafna.

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

Article 30
Servants, Agents – Aggregation of Claims

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

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

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

31. gr.
Kvörtun borin fram í tæka tíð.

1. Taki aðili, sem afhenda ber innritaðan farangur eða farm, við farangri eða farmi án þess að bera fram kvörtun gildir það að órannsökuðu máli sem sönnun fyrir því að hann hafi verið afhentur í góðu ástandi og í samræmi við farseðil eða greinargerð sem er varðveitt með öðrum hætti og um getur í 2. mgr. 3. gr. og 2.mgr. 4. gr.
2. Verði tjón ber viðtakanda að bera fram kvörtun við flytjandann jafnskjótt og þess verður vart og eigi síðar en sjö dögum eftir að tekið er við innrituðum farangri og fjórtán dögum ef um farm er að ræða. Ef um töf er að ræða skal bera fram kvörtun áður en tuttugu og einn dagur er liðinn frá því að farangur eða farmur var til taks fyrir viðtakanda.

3. Kvartanir skal bera fram eða senda skriflega og áður en liðnir eru þeir tímafrestir sem að framan greinir.
4. Sé krafa ekki borin fram áður en liðnir eru þeir tímafrestir sem að framan greinir fær málshöfðun ekki staðist gegn flytjanda, nema hann hafi farið sviksamlega að ráði sínu.

Article 31
Timely Notice of Complaints

1. Receipt by the person entitled to delivery of checked baggage or cargo without complaint is *prima facie* evidence that the same has been delivered in good condition and in accordance with the document of carriage or with the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 3 and paragraph 2 of Article 4.
2. In the case of damage, the person entitled to delivery must complain to the carrier forthwith after the discovery of the damage, and, at the latest, within seven days from the date of receipt in the case of checked baggage and fourteen days from the date of receipt in the case of cargo. In the case of delay, the complaint must be made at the latest within twenty-one days from the date on which the baggage or cargo have been placed at his or her disposal.
3. Every complaint must be made in writing and given or dispatched within the times aforesaid.

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

32. gr.
Andlát skaðabótaskylds aðila.

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

Article 32
Death of Person Liable

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

33. gr.
Varnarþing.

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

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

3. Að því er varðar 2. mgr. merkir:
a) „viðskiptasamningur" samning, sem ekki er umboðssamningur, gerður milli flytjenda og varðar sameiginlega þjónustu sem þeir veita á sviði farþegaflutninga í lofti;
b) „aðalaðsetur og föst búseta" eitt fast og varanlegt heimili sem farþegi hefur þegar slys verður. Þjóðerni farþega skal ekki vera ákvörðunarástæða í þessu samhengi.

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

34. gr.
Gerðardómur.

1. Aðilum að samningi um flutning farms er heimilt, samkvæmt ákvæðum samnings þessa, að mæla fyrir um að deila, sem snýst um ábyrgð flytjanda samkvæmt samningi þessum, skuli lögð fyrir gerðardóm til úrlausnar. Slíkt samkomulag skal vera skriflegt.
2. Gerðardómsmeðferð skal, að vali kröfuhafa, fara fram innan einhverrar þeirrar lögsögu sem um getur í 33. gr.
3. Gerðardómsmaður eða gerðardómurinn skal beita ákvæðum samnings þessa.
4. Líta ber svo á að ákvæði 2. og 3. mgr. þessarar greinar séu hluti af sérhverju gerðardómsákvæði eða -samningi og sérhver áskilnaður í slíku gerðardómsákvæði eða samningi, sem brýtur í bága við fyrrnefnd ákvæði, skal ógildur vera.

Article 33
Jurisdiction

1. An action for damages must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the States Parties, either before the court of the domicile of the carrier or of its principal place of business, or where it has a place of business through which the contract has been made or before the court at the place of destination.
2. In respect of damage resulting from the death or injury of a passenger, an action may be brought before one of the courts mentioned in paragraph 1 of this Article, or in the territory of a State Party in which at the time of the accident the passenger has his or her principal and permanent residence and to or from which the carrier operates services for the carriage of passengers by air, either on its own aircraft, or on another carrier´s aircraft pursuant to a commercial agreement, and in which that carrier conducts its business of carriage of passengers by air from premises leased or owned by the carrier itself or by another carrier with which it has a commercial agreement.
3. For the purposes of paragraph 2,
(a) "commercial agreement" means an agreement, other than an agency agreement, made between carriers and relating to the provision of their joint services for carriage of passengers by air;
(b) "principal and permanent residence" means the one fixed and permanent abode of the passenger at the time of the accident. The nationality of the passenger shall not be the determining factor in this regard.
4. Questions of procedure shall be governed by the law of the court seised of the case.

Article 34
Arbitration

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

2. The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, take place within one of the jurisdictions referred to in Article 33.
3. The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the provisions of this Convention.
4. The provisions of paragraphs 2 and 3 of this Article shall be deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith shall be null and void.

35. gr.
Frestur til málshöfðunar.

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

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

Article 35
Limitation of Actions

1. The right to damages shall be extinguished if an action is not brought within a period of two years, reckoned from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the carriage stopped.
2. The method of calculating that period shall be determined by the law of the court seised of the case.

36. gr.
Gagnfær flutningur.

1. Ef fleiri flytjendur en einn eiga hver á eftir öðrum að framkvæma flutning, sem fellur undir skilgreininguna sem er sett fram í 3. mgr. 1. gr., skal hver flytjandi fylgja reglunum, sem eru settar fram í samningi þessum, er hann tekur við farþegum, farangri eða farmi og skal litið á hann sem einn aðila að flutningssamningnum að því marki sem samningurinn varðar þann hluta flutningsins sem honum ber að framkvæma.
2. Ef um slíkan flutning er að ræða getur farþegi, eða þeir sem taka við rétti hans til skaðabóta, einungis beint kröfum sínum að þeim flytjanda sem annaðist flutninginn þegar slysið eða töfin varð, enda hafi sá flytjandi, sem annaðist upphafsáfanga flutningsins, eigi tekið á sig ábyrgð á flutningnum á leiðarenda með sérstökum samningi.
3. Að því er varðar farangur eða farm getur farþegi eða sendandi þó jafnan beint kröfum sínum að þeim flytjanda, sem annaðist upphafsáfanga flutningsins, og sá sem rétt á til afhendingar farangurs eða farms getur jafnan beint kröfum sínum að þeim flytjanda sem tók að sér lokaáfanga flutningsins og að auki geta aðilar beint kröfum sínum að þeim flytjanda sem annaðist flutninginn þegar eyðilegging, hvarf, tjón eða töf varð. Flytjendur þessir eru ábyrgir, sameiginlega eða hver fyrir sig, gagnvart farþega eða gagnvart sendanda eða viðtakanda.

Article 36
Successive Carriage

1. In the case of carriage to be performed by various successive carriers and falling within the definition set out in paragraph 3 of Article 1, each carrier which accepts passengers, baggage or cargo is subject to the rules set out in this Convention and is deemed to be one of the parties to the contract of carriage in so far as the contract deals with that part of the carriage which is performed under its supervision.
2. In the case of carriage of this nature, the passenger or any person entitled to compensation in respect of him or her can take action only against the carrier which performed the carriage during which the accident or the delay occurred, save in the case where, by express agreement, the first carrier has assumed liability for the whole journey.
3. As regards baggage or cargo, the passenger or consignor will have a right of action against the first carrier, and the passenger or consignee who is entitled to delivery will have a right of action against the last carrier, and further, each may take action against the carrier which performed the carriage during which the destruction, loss, damage or delay took place. These carriers will be jointly and severally liable to the passenger or to the consignor or consignee.

37. gr.
Endurkröfuréttur á hendur þriðju aðilum.

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

Article 37
Right of Recourse against Third Parties

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

IV. kafli.
Fjölþátta flutningur.

38. gr.
Fjölþátta flutningur.

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

Chapter IV
Combined Carriage

Article 38
Combined Carriage

1. In the case of combined carriage performed partly by air and partly by any other mode of carriage,

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

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

the provisions of this Convention shall, subject to paragraph 4 of Article 18, apply only to the carriage by air, provided that the carriage by air falls within the terms of Article 1.

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

V. kafli.
Flutningur loftleiðis sem annar en samningsbundni flytjandinn framkvæmir.

39. gr.
Samningsbundinn flytjandi – flytjandi í raun.

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

Chapter V
Carriage by Air Performed by a Person other than the Contracting Carrier

Article 39
Contracting Carrier – Actual Carrier

The provisions of this Chapter apply when a person (hereinafter referred to as "the contracting carrier") as a principal makes a contract of carriage governed by this Convention with a passenger or consignor or with a person acting on behalf of the passenger or consignor, and another person (hereinafter referred to as "the actual carrier") performs, by virtue of authority from the contracting carrier, the whole or part of the carriage, but is not with respect to such part a successive carrier within the meaning of this Convention. Such authority shall be presumed in the absence of proof to the contrary.

40. gr.
Ábyrgð samningsbundins flytjanda og flytjanda í raun hvors um sig.

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

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.

41. gr.
Sameiginleg ábyrgð.

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

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

Article 41
Mutual Liability

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

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

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

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.

42. gr.
Viðtakandi kvartana og fyrirmæla.

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

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.

43. gr.
Starfsmenn og umboðsmenn.

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

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.

44. gr.
Heildarupphæð skaðabóta.

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

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.

45. gr.
Viðtakandi krafna.

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

Article 45
Addressee of Claims

In relation to the carriage performed by the actual carrier, an action for damages may be brought, at the option of the plaintiff, against that carrier or the con-

eða samningsbundna flytjandanum, saman eða hverjum fyrir sig.

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

tracting carrier, or against both together or separately.

If the action is brought against only one of those carriers, that carrier shall have the right to require the other carrier to be joined in the proceedings, the procedure and effects being governed by the law of the court seised of the case.

46. gr.
Viðbótarvarnarþing.

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

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.

47. gr.
Ógilding samningsákvæða.

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

Article 47
Invalidity of Contractual Provisions

Any contractual provision tending to relieve the contracting carrier or the actual carrier of liability under this Chapter or to fix a lower limit than that which is applicable according to this Chapter shall be null and void, but the nullity of any such provision of this Chapter.

48. gr.
Innbyrðis tengsl samningsbundins flytjanda og flytjanda í raun.

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

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.

VI. kafli.
Önnur ákvæði.

49. gr.
Ófrávíkjanlegt gildissvið.

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

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.

50. gr.
Vátrygging.

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

Article 50
Insurance

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

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

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.

51. gr.
Flutningur við óvenjulegar aðstæður.

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

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.

52. gr.
Merking daga.

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

Article 52
Definition of Days

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

VII. kafli.
Lokaákvæði.

53. gr.
Undirritun, fullgilding og gildistaka.

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

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

3. Samningur þessi er háður fullgildingu af hálfu ríkja og svæðisbundinna stofnana á sviði efnahagslegs samruna sem hafa undirritað hann.

Chapter VII
Final Clauses

Article 53
Signature, Ratification and Entry into Force

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

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

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

4. Öllum ríkjum og svæðisbundnum stofnunum á sviði efnahagslegs samruna, sem undirrita ekki samning þennan, er heimilt að staðfesta eða samþykkja samning þennan eða gerast aðili að honum hvenær sem er.
5. Afhenda ber skjöl um fullgildingu, staðfestingu, samþykki eða aðild Alþjóðaflugmálastofnuninni til vörslu sem er hér með tilnefnd vörsluaðili samningsins.
6. Samningur þessi tekur gildi milli þeirra ríkja, sem hafa afhent skjal sitt um fullgildingu, staðfestingu, samþykki eða aðild til vörslu, á sextugasta degi eftir að þrítugasta skjalið þess efnis hefur verið afhent vörsluaðila. Skjal, sem stofnun á sviði efnahagslegs samruna afhendir til vörslu, er ómeðtalið að því er varðar þessa málsgrein.

7. Samningur þessi tekur gildi, að því er varðar önnur ríki og aðrar stofnanir á sviði efnahagslegs samruna, sextíu dögum eftir þann dag er skjal um fullgildingu, staðfestingu, samþykki eða aðild var afhent til vörslu.
8. Vörsluaðili skal tilkynna öllum undirritunaraðilum og aðildarríkjum án tafar um:
a) sérhverja undirritun samnings þessa og dagsetningu hennar;
b) sérhverja afhendingu skjals um fullgildingu, staðfestingu, samþykki eða aðild og dagsetningu hennar;
c) dagsetningu gildistöku samnings þessa;
d) dagsetningu gildistöku breyttra marka ábyrgðar sem eru ákveðin samkvæmt samningi þessum;

e) sérhverja uppsögn skv. 54. gr.

54. gr.
Uppsögn.

1. Öllum aðildarríkjum er heimilt að segja upp samningi þessum með skriflegri tilkynningu til vörsluaðila.
2. Uppsögn skal taka gildi eitthundrað og áttatíu dögum eftir þann dag er vörsluaðili tekur við tilkynningu um uppsögn.

55. gr.
Tengsl við aðra gerninga samkvæmt Varsjársamningnum.

Samningur þessi gengur framar öllum reglum sem gilda um flutninga milli landa loftleiðis:
1. milli aðildarríkja samnings þessa í krafti þess að þau séu almennt aðilar að:
a) samningnum um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa sem var undirritaður í Varsjá 12. október 1929 (hér á eftir nefndur Varsjársamningurinn);

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

5. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the International Civil Aviation Organization, which is hereby designated the Depositary.
6. This Convention shall enter into force on the sixtieth day following the date of deposit of the thirtieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession with the Depositary between the States which have deposited such instrument. An instrument deposited by a Regional Economic Integration Organisation shall not be counted for the purpose of this paragraph.
7. For other States and for other Regional Economic Integration Organisations, this Convention shall take effect sixty days following the date of deposit of the instrument of ratification, acceptance, approval or accession.
8. The Depositary shall promptly notify all signatories and States Parties of:
(a) each signature of this Convention and date thereof;
(b) each deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession and date thereof;

(c) the date of entry into force of this Convention;
(d) the date of the coming into force of any revision of the limits of liability established under this Convention;
(e) any denunciation under Article 54.

Article 54
Denunciation

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

2. Denunciation shall take effect one hundred and eighty days following the date on which notification is received by the Depositary.

Article 55
Relationship with other Warsaw Convention Instruments

This Convention shall prevail over any rules which apply to international carriage by air:
1. between States Parties to this Convention by virtue of those States commonly being Party to
(a) the *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air* Signed at Warsaw on 12 October 1929 (hereinafter called the Warsaw Convention);

b) bókuninni um breytingar á samningnum um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa, undirritaður í Varsjá 12. október 1929, sem var gerð í Haag 28. september 1955, (hér á eftir nefnd Haag-bókunin);

c) samningnum um samræmingu tiltekinna reglna varðandi loftflutninga milli landa sem annar aðili en hinn samningsbundni flytjandi framkvæmir, sem er viðbót við Varsjársamninginn, sem undirritaður var í Gvadalajara 18. september 1961, (hér á eftir nefndur Gvadalajara-samningurinn);

d) bókuninni um breytingar á samningnum um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa, sem var undirritaður í Varsjá 12. október 1929, eins og henni var breytt með bókuninni sem var gerð í Haag 28. september 1955 og undirrituð var í Gvatemala 8. mars 1971 (hér á eftir nefnd Gvatemala-bókunin);

e) viðbótarbókunum nr. 1–3 og Montreal-bókun nr. 4 um breytingu á Varsjársamningnum, eins og honum var breytt með Haag-bókuninni, eða Varsjársamningnum, eins og honum var breytt með bæði Haag-bókuninni og Gvatemala-bókuninni sem voru undirritaðar í Montreal 25. september 1975 (hér á eftir nefndar Montreal-bókanirnar); eða

2. innan landsvæðis hvaða einstaka aðildarríkis samnings þessa sem er í krafti þess að viðkomandi ríki sé aðili að einum eða fleiri gerningum sem um getur í a- til e-lið hér að framan.

56. gr.

Ríki þar sem fleiri en eitt réttarkerfi eiga við.

1. Ráði ríki yfir tveimur eða fleiri landsvæðum þar sem ólík réttarkerfi eiga við um málefni, sem samningur þessi fjallar um, er því heimilt að lýsa því yfir, við undirritun hans, fullgildingu, staðfestingu eða samþykki eða þegar það gerist aðili að honum, að samningur þessi skuli gilda á öllum landsvæðum þess eða einvörðungu á einu þeirra eða fleirum og er því enn fremur heimilt að gera breytingar á þeirri yfirlýsingu með því að senda aðra yfirlýsingu hvenær sem það kýs.

2. Tilkynna ber um hverja slíka yfirlýsingu til vörsluaðila og taka skýrt fram á hvaða landsvæðum samningurinn gildir.

3. Að því er varðar aðildarríki samnings þessa sem gefið hefur út slíka yfirlýsingu:

a) skal líta svo á að vísanir í 23. gr. til „innlendra gjaldmiðla“ eigi við gjaldmiðil viðkomandi landsvæðis þess ríkis; og

b) að vísanir í 28. gr. til „innlendra laga“ eigi við lög viðkomandi landsvæðis þess ríkis.

(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* Singed 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.

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.

57. gr.
Fyrirvarar.

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

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

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

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

Article 57
Reservations

No reservation may be made to this Convention except that a State Party may at any time declare by a notification addressed to the 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

(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 as been reserved by or in behalf of such authorities.

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

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