

**CONVENTION**

for the Unification of Certain Rules for  
International Carriage by Air

Done at Montreal on 28 May 1999

**CONVENTION**

pour l'unification de certaines règles  
relatives au transport aérien international

Faite à Montréal le 28 mai 1999

**CONVENIO**

para la unificación de ciertas reglas  
para el transporte aéreo internacional

Hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999

**КОНВЕНЦИЯ**

для унификации некоторых правил  
международных воздушных перевозок

Совершена в Монреале 28 мая 1999 года

**《统一国际航空运输某些规则的公约》**

于 1999 年 5 月 28 日

在蒙特利尔签订

**اتفاقية**

توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي

حررت في مونتريال في ٢٨ مايو/ أيار ١٩٩٩



1999

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION  
ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE  
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL  
МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

国际民用航空组织

منظمة الطيران المدني الدولي

Certified to be a true and complete copy  
Copie certifiée conforme  
Es copia fiel y autentica  
Копия точная и полная

*Ludwig Müller*

Legal Bureau  
Direction des Affaires juridiques  
Dirección de Asuntos Jurídicos  
Юридическое управление

ICAO OACI ICAO

*Published by authority of the Secretary General of the International Civil Aviation Organization, to whom all correspondence, except orders and subscriptions, should be addressed.*

*Publié sous l'autorité du Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale, à qui toute correspondance, à l'exception des commandes et des abonnements, doit être adressée.*

*Publicado bajo la responsabilidad del Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional, a quien debe dirigirse toda la correspondencia, con excepción de los pedidos y suscripciones.*

*Опубликовано с санкции Генерального секретаря Международной организации гражданской авиации, которому следует направлять всю корреспонденцию, за исключением заказов и подписки.*

**经国际民用航空组织秘书长授权出版，除订单之外，所有信函都应写给秘书长。**

**نشر بموجب سلطة الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي ، وينبغي توجيه جميع الرسائل باسمه ، باستثناء أوامر الشراء والاشتراكات .**

Orders should be sent to one of the following addresses, together with the appropriate remittance (by bank draft, cheque or money order) in U.S. dollars or the currency of the country in which the order is placed. Credit card orders (American Express, MasterCard and Visa) are accepted at ICAO Headquarters.

Envoyer les commandes à l'une des adresses suivantes en y joignant le montant correspondant (par chèque, chèque bancaire ou mandat) en dollars des États-Unis ou dans la monnaie du pays d'achat. Les commandes par carte de crédit (American Express, MasterCard et Visa) sont acceptées au Siège de l'OACI.

Los pedidos deben dirigirse a una de las direcciones siguientes junto con la correspondiente remesa (mediante giro bancario, cheque o giro internacional) en dólares estadounidenses o en la moneda del país de compra. En la Sede de la OACI se aceptan pedidos pagaderos con tarjetas de crédito (American Express, MasterCard y Visa).

Заказы следует направлять по одному из указанных ниже адресов с соответствующим денежным переводом (тратта, чек или банковское поручение) в долларах США или в валюте страны, в которой размещается заказ. Заказы с оплатой кредитными карточками ("Америкэн экспресс", "Виза" и "Мастеркард") направлять в адрес Штаб-квартиры ИКАО.

订单应和美元或订单发出国货币的适当汇款（银行汇票、支票或汇款单）一起寄往下列地址之一。国际民航组织总部接受信用卡订单（American Express, MasterCard 和 Visa）。

ينبغي ارسال طلبات الشراء الى أى من العناوين التالية ، مع مستند الدفع الملائم (حوالة مصرفية أو شيك أو حوالة بريدية) بالدولار الأمريكي أو بعملة البلد التي يتم تقديم الطلب فيها . وتقبل طلبات الشراء في مقر المنظمة ببطاقات الائتمان (أميركان اكسبريس وماستر كارد وفيزا) .

*International Civil Aviation Organization. Attention: Document Sales Unit, 999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7  
Telephone: (514) 954-8022; Telex: 05-24513; Facsimile: (514) 954-6769; Sitatex: YULADYA; E-mail: sales\_unit@icao.int*

*Egypt. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex, Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776  
Telephone: (20 2) 267-4840; Facsimile: (20 2) 267-4843; Sitatex: CAICAYA*

*France. Directeur régional de l'OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Émile-Bergerat, 92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex)  
Téléphone: (33 1) 46 41 85 85; Télécopieur: (33 1) 46 41 85 00; Sitatex: PAREUYA*

*India. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001 or 17 Park Street, Calcutta 700016  
Telephone: (91 11) 331-5896; Facsimile: (91 11) 332-2639*

*Japan. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo  
Telephone: (81 3) 3503-2686; Facsimile: (81 3) 3503-2689*

*Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O. Box 46294, Nairobi  
Telephone: (254-2) 622-395; Facsimile: (254 2) 226-706; Sitatex: NBOCAYA*

*Mexico. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Masaryk No. 29-3er. piso,  
Col. Chapultepec Morales, México, D.F., 11570  
Teléfono: (52 5) 250-3211; Facsimile: (52 5) 203-2757; Sitatex: MEXCAYA*

*Peru. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100  
Teléfono: (51 14) 302260; Facsimile: (51 14) 640393; Sitatex: LIMCAYA*

*Russian Federation. Aviaizdat, 48, 1. Franko Street, Moscow 121351  
Telephone: (7 095) 417-0405; Facsimile: (7 095) 417-0254*

*Senegal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar  
Téléphone: (221) 8-23-54-52; Télécopieur: (221) 8-23-69-26; Sitatex: DKRCAYA*

*South Africa. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Republic of South Africa  
Telephone: (27-11) 315-0003/4; Facsimile: (27-11) 805-3649; E-mail: avex@iafrica.com*

*Spain. A.E.N.A. — Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14, Planta Tercera,  
Despacho 3.11, 28027 Madrid  
Teléfono: (34 91) 321-3148; Facsimile: (34 91) 321-3157; Correo electrónico: sccc.ventasoci@aena.es*

*Thailand. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samsaek Ladprao, Bangkok 10901  
Telephone: (66 2) 537-8189; Facsimile: (66 2) 537-8199; Sitatex: BKKCAYA*

*United Kingdom. Westward Digital Limited, 37 Windsor Street, Cheltenham, Glos., GL52 2DG  
Telephone: (44 1242) 235-151; Facsimile: (44 1242) 584-139*

# 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 interests of consumers in international carriage by air and the need for equitable compensation based on the principle of restitution;

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

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

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

### Chapter I

#### General Provisions

##### Article 1 — Scope of Application

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

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

3. Carriage to be performed by several successive carriers is deemed, for the purposes of this Convention, to be one undivided carriage if it has been regarded by the parties as a single operation, whether it 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. 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.

#### **Article 5 — Contents of Air Waybill or Cargo Receipt**

The air waybill or the cargo receipt shall include:

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

#### **Article 6 — Document Relating to the Nature of the Cargo**

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

#### **Article 7 — Description of Air Waybill**

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

## **Article 8 — Documentation for Multiple Packages**

When there is more than one package:

- (a) the carrier of cargo has the right to require the consignor to make out separate air waybills;
- (b) the consignor has the right to require the carrier to deliver separate cargo receipts when the other means referred to in paragraph 2 of Article 4 are used.

## **Article 9 — Non-compliance with Documentary Requirements**

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

## **Article 10 — Responsibility for Particulars of Documentation**

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

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

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

## **Article 11 — Evidentiary Value of Documentation**

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

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

## **Article 12 — Right of Disposition of Cargo**

1. Subject to its liability to carry out all its obligations under the contract of carriage, the consignor has the right to dispose of the cargo by withdrawing it at the airport of departure or destination, or by stopping it in the course of the journey on any landing, or by calling for it to be delivered at the place of destination or in the course of the journey to a person other than the consignee originally designated, or by requiring it to be returned to the airport of departure. The consignor must not exercise this right of disposition in such a way as to prejudice the carrier or other consignors and must reimburse any expenses occasioned by the exercise of this right.
2. If it is impossible to carry out the instructions of the consignor, the carrier must so inform the consignor forthwith.
3. If the carrier carries out the instructions of the consignor for the disposition of the cargo without requiring the production of the part of the air waybill or the cargo receipt delivered to the latter, the carrier will be liable, without prejudice to its right of recovery from the consignor, for any damage which may be caused thereby to any person who is lawfully in possession of that part of the air waybill or the cargo receipt.
4. The right conferred on the consignor ceases at the moment when that of the consignee begins in accordance with Article 13. Nevertheless, if the consignee declines to accept the cargo, or cannot be communicated with, the consignor resumes its right of disposition.

## **Article 13 — Delivery of the Cargo**

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

## **Article 14 — Enforcement of the Rights of Consignor and Consignee**

The consignor and the consignee can respectively enforce all the rights given to them by Articles 12 and 13, each in its own name, whether it is acting in its own interest or in the interest of another, provided 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. If the carrier admits the loss of the checked baggage, or if the checked baggage has not arrived at the expiration of twenty-one days after the date on which it ought to have arrived, the passenger is entitled to enforce against the carrier the rights which flow from the contract of carriage.

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

##### **Article 18 — Damage to Cargo**

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

2. However, the carrier is not liable if and to the extent it proves that the destruction, or loss of, or damage to, the cargo resulted from one or more of the following:



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

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

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

#### **Article 19 — Delay**

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

#### **Article 20 — Exoneration**

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

#### **Article 21 — Compensation in Case of Death or Injury of Passengers**

1. For damages arising under paragraph 1 of Article 17 not exceeding 100 000 Special Drawing Rights for each passenger, the carrier shall not be able to exclude or limit its liability.
2. The carrier shall not be liable for damages arising under paragraph 1 of Article 17 to the extent that they exceed for each passenger 100 000 Special Drawing Rights if the carrier proves that:

- (a) such damage was not due to the negligence or other wrongful act or omission of the carrier or its servants or agents; or
- (b) such damage was solely due to the negligence or other wrongful act or omission of a third party.

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

1. In the case of damage caused by delay as specified in Article 19 in the carriage of persons, the liability of the carrier for each passenger is limited to 4 150 Special Drawing Rights.

2. In the carriage of baggage, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to 1 000 Special Drawing Rights for each passenger unless the passenger has made, at the time when the checked baggage was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the passenger's actual interest in delivery at destination.

3. In the carriage of cargo, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to a sum of 17 Special Drawing Rights per 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 writing to the plaintiff within a period of six months from the date of the occurrence causing the damage, or before the commencement of the action, if that is later.

## **Article 23 — Conversion of Monetary Units**

1. The sums mentioned in terms of Special Drawing Right in this Convention shall be deemed to refer to the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. Conversion of the sums into 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 from 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 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 per cent since the previous revision or since the date of entry into force of this Convention if there has been no previous revision. Subsequent reviews using the procedure described in paragraph 1 of this Article will take place at five-year intervals starting at the end of the fifth year following the date of the reviews under the present paragraph.

#### **Article 25 — Stipulation on Limits**

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

#### **Article 26 — Invalidity of Contractual Provisions**

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

#### **Article 27 — Freedom to Contract**

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

#### **Article 28 — Advance Payments**

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

#### **Article 29 — Basis of Claims**

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

### **Article 30 — Servants, Agents — Aggregation of Claims**

1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which the Convention relates, such servant or agent, if they prove that they acted within the scope of their employment, shall be entitled to avail themselves of the conditions and limits of liability which the carrier itself is entitled to invoke under this Convention.
2. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, its servants and agents, in that case, shall not exceed the said limits.
3. Save in respect of the carriage of cargo, the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

### **Article 31 — Timely Notice of Complaints**

1. Receipt by the person entitled to delivery of checked baggage or cargo without complaint is *prima facie* evidence that the same has been delivered in good condition and in accordance with the document of carriage or with the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 3 and paragraph 2 of Article 4.
2. In the case of damage, the person entitled to delivery must complain to the carrier forthwith after the discovery of the damage, and, at the latest, within seven days from the date of receipt in the case of checked baggage and fourteen days from the date of receipt in the case of cargo. In the case of delay, the complaint must be made at the latest within twenty-one days from the date on which the baggage or cargo have been placed at his or her disposal.
3. Every complaint must be made in writing and given or dispatched within the times aforesaid.
4. If no complaint is made within the times aforesaid, no action shall lie against the carrier, save in the case of fraud on its part.

### **Article 32 — Death of Person Liable**

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

### **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.

#### **Article 35 — Limitation of Actions**

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

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

#### **Article 36 — Successive Carriage**

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

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

3. As regards baggage or cargo, the passenger or consignor will have a right of action against the first carrier, and the passenger or consignee who is entitled to delivery will have a right of action against the last carrier, and further, each may take action against the carrier which performed the carriage during which the destruction, loss, damage or delay took place. These carriers will be jointly and severally liable to the passenger or to the consignor or consignee.

### **Article 37 — Right of Recourse against Third Parties**

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

## **Chapter IV**

### **Combined Carriage**

#### **Article 38 — Combined Carriage**

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

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

## **Chapter V**

### **Carriage by Air Performed by a Person other than the Contracting Carrier**

#### **Article 39 — Contracting Carrier — Actual Carrier**

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

## **Article 40 — Respective Liability of Contracting and Actual Carriers**

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

## **Article 41 — Mutual Liability**

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

2. The acts and omissions of the contracting carrier and of its servants and agents acting within the scope of their employment shall, in relation to the carriage performed by the actual carrier, be deemed to be also those of the actual carrier. Nevertheless, no such act or omission shall subject the actual carrier to liability exceeding the amounts referred to in Articles 21, 22, 23 and 24. Any special agreement under which the contracting carrier assumes obligations not imposed by this Convention or any waiver of rights or defences conferred by this Convention or any special declaration of interest in delivery at destination contemplated in Article 22 shall not affect the actual carrier unless agreed to by it.

## **Article 42 — Addressee of Complaints and Instructions**

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

## **Article 43 — Servants and Agents**

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

## **Article 44 — Aggregation of Damages**

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

## **Article 45 — Addressee of Claims**

In relation to the carriage performed by the actual carrier, an action for damages may be brought, at the option of the plaintiff, against that carrier or the contracting carrier, or against both together or separately.



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

#### **Article 46 — Additional Jurisdiction**

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

#### **Article 47 — Invalidity of Contractual Provisions**

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

#### **Article 48 — Mutual Relations of Contracting and Actual Carriers**

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

### **Chapter VI**

#### **Other Provisions**

#### **Article 49 — Mandatory Application**

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

#### **Article 50 — Insurance**

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

## **Article 51 — Carriage Performed in Extraordinary Circumstances**

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

## **Article 52 — Definition of Days**

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

# **Chapter VII**

## **Final Clauses**

### **Article 53 — Signature, Ratification and Entry into Force**

1. This Convention shall be open for signature in Montreal on 28 May 1999 by States participating in the International Conference on Air Law held at Montreal from 10 to 28 May 1999. After 28 May 1999, the Convention shall be open to all States for signature at the Headquarters of the International Civil Aviation Organization in Montreal until it enters into force in accordance with paragraph 6 of this Article.
2. This Convention shall similarly be open for signature by Regional Economic Integration 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. 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) the *Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929*, Done at The Hague on 28 September 1955 (hereinafter called The Hague Protocol);
  - (c) the *Convention, Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier*, signed at Guadalajara on 18 September 1961 (hereinafter called the Guadalajara Convention);
  - (d) the *Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955* Signed at Guatemala City on 8 March 1971 (hereinafter called the Guatemala City Protocol);
  - (e) Additional Protocol Nos. 1 to 3 and Montreal Protocol No. 4 to amend the Warsaw Convention as amended by The Hague Protocol or the Warsaw Convention as amended by

both The Hague Protocol and the Guatemala City Protocol Signed at Montreal on 25 September 1975 (hereinafter called the Montreal Protocols); or

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

### **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 has been reserved by or on behalf of such authorities.

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

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

# CONVENTION

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

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

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

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

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

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

LES ÉTATS PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

### Chapitre I

#### Généralités

##### Article 1 — Champ d'application

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

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

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

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

### **Article 2 — Transport effectué par l'État et transport d'envois postaux**

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

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

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

## **Chapitre II**

### **Documents et obligations des Parties relatifs au transport des passagers, des bagages et des marchandises**

#### **Article 3 — Passagers et bagages**

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

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

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

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

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

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

#### **Article 4 — Marchandises**

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

#### **Article 5 — Contenu de la lettre de transport aérien ou du récépissé de marchandises**

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

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

#### **Article 6 — Document relatif à la nature de la marchandise**

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

#### **Article 7 — Description de la lettre de transport aérien**

1. La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux.
2. Le premier exemplaire porte la mention «pour le transporteur»; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention «pour le destinataire»; il est signé par l'expéditeur et le transporteur. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.
3. La signature du transporteur et celle de l'expéditeur peuvent être imprimées ou remplacées par un timbre.
4. Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, ce dernier est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant au nom de l'expéditeur.

## **Article 8 — Documents relatifs à plusieurs colis**

Lorsqu'il y a plusieurs colis:

- a) le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien distinctes;
- b) l'expéditeur a le droit de demander au transporteur la remise de récépissés de marchandises distincts, lorsque les autres moyens visés au paragraphe 2 de l'article 4 sont utilisés.

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

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

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

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

2. L'expéditeur assume la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée, en raison d'indications et de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes fournies et faites par lui ou en son nom.

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

## **Article 11 — Valeur probante des documents**

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

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



## **Article 12 — Droit de disposer de la marchandise**

1. L'expéditeur a le droit, à la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aéroport de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant livrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire initialement désigné, soit en demandant son retour à l'aéroport de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.
2. Dans le cas où l'exécution des instructions de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.
3. Si le transporteur exécute les instructions de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourra être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise.
4. Le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence, conformément à l'article 13. Toutefois, si le destinataire refuse la marchandise, ou s'il ne peut être joint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

## **Article 13 — Livraison de la marchandise**

1. Sauf lorsque l'expéditeur a exercé le droit qu'il tient de l'article 12, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport.
2. Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise.
3. Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

## **Article 14 — Possibilité de faire valoir les droits de l'expéditeur et du destinataire**

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

## **Article 15 — Rapports entre l'expéditeur et le destinataire ou rapports entre les tierces parties**

1. Les articles 12, 13 et 14 ne portent préjudice ni aux rapports entre l'expéditeur et le destinataire, ni aux rapports mutuels des tierces parties dont les droits proviennent de l'expéditeur ou du destinataire.
2. Toute clause dérogeant aux dispositions des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien ou dans le récépissé de marchandises.

## **Article 16 — Formalités de douane, de police ou d'autres autorités publiques**

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

## **Chapitre III**

### **Responsabilité du transporteur et étendue de l'indemnisation du préjudice**

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

1. Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que l'accident qui a causé la mort ou la lésion s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.
2. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés, par cela seul que le fait qui a causé la destruction, la perte ou l'avarie s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde des bagages enregistrés. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si et dans la mesure où le dommage résulte de la nature ou du vice propre des bagages. Dans le cas des bagages non enregistrés, notamment des effets personnels, le transporteur est responsable si le dommage résulte de sa faute ou de celle de ses préposés ou mandataires.
3. Si le transporteur admet la perte des bagages enregistrés ou si les bagages enregistrés ne sont pas arrivés à destination dans les vingt et un jours qui suivent la date à laquelle ils auraient dû arriver, le passager est autorisé à faire valoir contre le transporteur les droits qui découlent du contrat de transport.
4. Sous réserve de dispositions contraires, dans la présente convention le terme «bagages» désigne les bagages enregistrés aussi bien que les bagages non enregistrés.

#### **Article 18 — Dommage causé à la marchandise**

1. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise par cela seul que le fait qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.
2. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable s'il établit, et dans la mesure où il établit, que la destruction, la perte ou l'avarie de la marchandise résulte de l'un ou de plusieurs des faits suivants:

- a) la nature ou le vice propre de la marchandise;
- b) l'emballage défectueux de la marchandise par une personne autre que le transporteur ou ses préposés ou mandataires;
- c) un fait de guerre ou un conflit armé;
- d) un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise.

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

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

#### **Article 19 — Retard**

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

#### **Article 20 — Exonération**

Dans le cas où il fait la preuve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de la personne qui demande réparation ou de la personne dont elle tient ses droits a causé le dommage ou y a contribué, le transporteur est exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité à l'égard de cette personne, dans la mesure où cette négligence ou cet autre acte ou omission préjudiciable a causé le dommage ou y a contribué. Lorsqu'une demande en réparation est introduite par une personne autre que le passager, en raison de la mort ou d'une lésion subie par ce dernier, le transporteur est également exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité dans la mesure où il prouve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de ce passager a causé le dommage ou y a contribué. Le présent article s'applique à toutes les dispositions de la convention en matière de responsabilité, y compris le paragraphe 1 de l'article 21.

#### **Article 21 — Indemnisation en cas de mort ou de lésion subie par le passager**

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

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

- a) que le dommage n'est pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, ou
- b) que ces dommages résultent uniquement de la négligence ou d'un autre acte ou omission préjudiciable d'un tiers.

## **Article 22 — Limites de responsabilité relatives aux retards, aux bagages et aux marchandises**

1. En cas de dommage subi par des passagers résultant d'un retard, aux termes de l'article 19, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 4 150 droits de tirage spéciaux par passager.
2. Dans le transport de bagages, la responsabilité du transporteur en cas de destruction, perte, avarie ou retard est limitée à la somme de 1 000 droits de tirage spéciaux par passager, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par le passager au moment de la remise des bagages enregistrés au transporteur et moyennant le paiement éventuel d'une somme supplémentaire. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel du passager à la livraison.
3. Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur, en cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard, est limitée à la somme de 17 droits de tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une somme supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.
4. En cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la destruction, la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par la même lettre de transport aérien ou par le même récépissé ou, en l'absence de ces documents, par les mêmes indications consignées par les autres moyens visés à l'article 4, paragraphe 2, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.
5. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés ou de mandataires, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.
6. Les limites fixées par l'article 21 et par le présent article n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à sa loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais de procès exposés par le demandeur, intérêts compris. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.

## **Article 23 — Conversion des unités monétaires**

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

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

3. Le calcul mentionné dans la dernière phrase du paragraphe 1 du présent article et la conversion mentionnée au paragraphe 2 du présent article sont effectués de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, pour les montants prévus aux articles 21 et 22, que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 1 du présent article. Les États parties communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 du présent article ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 2 du présent article, selon le cas, lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente convention ou d'adhésion à celle-ci et chaque fois qu'un changement se produit dans cette méthode de calcul ou dans ces résultats.

## **Article 24 — Révision des limites**

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 25 de la présente convention et sous réserve du paragraphe 2 ci-dessous, les limites de responsabilité prescrites aux articles 21, 22 et 23 sont révisées par le dépositaire tous les cinq ans, la première révision intervenant à la fin de la cinquième année suivant la date d'entrée en vigueur de la présente convention, ou si la convention n'entre pas en vigueur dans les cinq ans qui suivent la date à laquelle elle est pour la première fois ouverte à la signature, dans l'année de son entrée en vigueur, moyennant l'application d'un coefficient pour inflation correspondant au taux cumulatif de l'inflation depuis la révision précédente ou, dans le cas d'une première révision, depuis la date d'entrée en vigueur de la convention. La mesure du taux d'inflation à utiliser pour déterminer le coefficient pour inflation est la moyenne pondérée des taux annuels de la hausse ou de la baisse des indices de prix à la consommation des États dont les monnaies composent le droit de tirage spécial cité au paragraphe 1 de l'article 23.

2. Si la révision mentionnée au paragraphe précédent conclut que le coefficient pour inflation a dépassé 10 %, le dépositaire notifie aux États parties une révision des limites de responsabilité. Toute révision ainsi adoptée prend effet six mois après sa notification aux États parties. Si, dans les trois mois

qui suivent cette notification aux États parties, une majorité des États parties notifie sa désapprobation, la révision ne prend pas effet et le dépositaire renvoie la question à une réunion des États parties. Le dépositaire notifie immédiatement à tous les États parties l'entrée en vigueur de toute révision.

3. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, la procédure évoquée au paragraphe 2 du présent article est applicable à tout moment, à condition qu'un tiers des États parties exprime un souhait dans ce sens et à condition que le coefficient pour inflation visé au paragraphe 1 soit supérieur à 30 % de ce qu'il était à la date de la révision précédente ou à la date d'entrée en vigueur de la présente convention s'il n'y a pas eu de révision antérieure. Les révisions ultérieures selon la procédure décrite au paragraphe 1 du présent article interviennent tous les cinq ans à partir de la fin de la cinquième année suivant la date de la révision intervenue en vertu du présent paragraphe.

### **Article 25 — Stipulation de limites**

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

### **Article 26 — Nullité des dispositions contractuelles**

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

### **Article 27 — Liberté de contracter**

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

### **Article 28 — Paiements anticipés**

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

### **Article 29 — Principe des recours**

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

### **Article 30 — Préposés, mandataires — Montant total de la réparation**

1. Si une action est intentée contre un préposé ou un mandataire du transporteur à la suite d'un dommage visé par la présente convention, ce préposé ou mandataire, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des conditions et des limites de responsabilité que peut invoquer le transporteur en vertu de la présente convention.
2. Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur, de ses préposés et de ses mandataires, ne doit pas dépasser lesdites limites.
3. Sauf pour le transport de marchandises, les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé ou du mandataire, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.

### **Article 31 — Délais de protestation**

1. La réception des bagages enregistrés et des marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve du contraire, que les bagages et marchandises ont été livrés en bon état et conformément au titre de transport ou aux indications consignées par les autres moyens visés à l'article 3, paragraphe 2, et à l'article 4, paragraphe 2.
2. En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de sept jours pour les bagages enregistrés et de quatorze jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les vingt et un jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.
3. Toute protestation doit être faite par réserve écrite et remise ou expédiée dans le délai prévu pour cette protestation.
4. À défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

### **Article 32 — Décès de la personne responsable**

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

### **Article 33 — Jurisdiction compétente**

1. L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'un des États Parties, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.
2. En ce qui concerne le dommage résultant de la mort ou d'une lésion corporelle subie par un passager, l'action en responsabilité peut être intentée devant l'un des tribunaux mentionnés au paragraphe 1 du présent article ou, eu égard aux spécificités du transport aérien, sur le territoire d'un État

partie où le passager a sa résidence principale et permanente au moment de l'accident et vers lequel ou à partir duquel le transporteur exploite des services de transport aérien, soit avec ses propres aéronefs, soit avec les aéronefs d'un autre transporteur en vertu d'un accord commercial, et dans lequel ce transporteur mène ses activités de transport aérien à partir de locaux que lui-même ou un autre transporteur avec lequel il a conclu un accord commercial loue ou possède.

3. Aux fins du paragraphe 2:

- a) «accord commercial» signifie un accord autre qu'un accord d'agence conclu entre des transporteurs et portant sur la prestation de services communs de transport aérien de passagers;
- b) «résidence principale et permanente» désigne le lieu unique de séjour fixe et permanent du passager au moment de l'accident. La nationalité du passager ne sera pas le facteur déterminant à cet égard.

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

### **Article 34 — Arbitrage**

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

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

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

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

### **Article 35 — Délai de recours**

1. L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination, ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.

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

### **Article 36 — Transporteurs successifs**

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



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

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

### **Article 37 — Droit de recours contre des tiers**

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

## **Chapitre IV**

### **Transport intermodal**

#### **Article 38 — Transport intermodal**

1. Dans le cas de transport intermodal effectué en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les dispositions de la présente convention ne s'appliquent, sous réserve du paragraphe 4 de l'article 18, qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article 1.

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

## **Chapitre V**

### **Transport aérien effectué par une personne autre que le transporteur contractuel**

#### **Article 39 — Transporteur contractuel — Transporteur de fait**

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent lorsqu'une personne (ci-après dénommée «transporteur contractuel») conclut un contrat de transport régi par la présente convention avec un passager ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou de l'expéditeur, et qu'une autre personne (ci-après dénommée «transporteur de fait») effectue, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel, tout ou partie du transport, mais n'est pas, en ce qui concerne cette partie, un transporteur successif au sens de la présente convention. Cette autorisation est présumée, sauf preuve contraire.

## **Article 40 — Responsabilité respective du transporteur contractuel et du transporteur de fait**

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

## **Article 41 — Attribution mutuelle**

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

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

## **Article 42 — Notification des ordres et protestations**

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

## **Article 43 — Préposés et mandataires**

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

## **Article 44 — Cumul de la réparation**

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

## **Article 45 — Notification des actions en responsabilité**

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

## **Article 46 — Jurisdiction annexe**

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

## **Article 47 — Nullité des dispositions contractuelles**

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

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

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

# **Chapitre VI**

## **Autres dispositions**

## **Article 49 — Obligation d'application**

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

## **Article 50 — Assurance**

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

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

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

## **Article 52 — Définition du terme «jour»**

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

# **Chapitre VII**

## **Dispositions protocolaires**

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

1. La présente convention est ouverte à Montréal le 28 mai 1999 à la signature des États participant à la Conférence internationale de droit aérien, tenue à Montréal du 10 au 28 mai 1999. Après le 28 mai 1999, la Convention sera ouverte à la signature de tous les États au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale à Montréal jusqu'à ce qu'elle entre en vigueur conformément au paragraphe 6 du présent article.
2. De même, la présente convention sera ouverte à la signature des organisations régionales d'intégration économique. Pour l'application de la présente convention, une «organisation régionale d'intégration économique» est une organisation constituée d'États souverains d'une région donnée qui a compétence sur certaines matières régies par la Convention et qui a été dûment autorisée à signer et à ratifier, accepter, approuver ou adhérer à la présente convention. Sauf au paragraphe 2 de l'article 1, au paragraphe 1, alinéa b), de l'article 3, à l'alinéa b) de l'article 5, aux articles 23, 33, 46 et à l'alinéa b) de l'article 57, toute mention faite d'un «État partie» ou «d'États parties» s'applique également aux organisations régionales d'intégration économique. Pour l'application de l'article 24, les mentions faites d'«une majorité des États parties» et d'«un tiers des États parties» ne s'appliquent pas aux organisations régionales d'intégration économique.
3. La présente convention est soumise à la ratification des États et des organisations d'intégration économique qui l'ont signée.
4. Tout État ou organisation régionale d'intégration économique qui ne signe pas la présente convention peut l'accepter, l'approuver ou y adhérer à tout moment.
5. Les instruments de ratification d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui est désignée par les présentes comme dépositaire.
6. La présente convention entrera en vigueur le soixantième jour après la date du dépôt auprès du dépositaire du trentième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et entre les États qui ont déposé un tel instrument. Les instruments déposés par les organisations régionales d'intégration économique ne seront pas comptés aux fins du présent paragraphe.

7. Pour les autres États et pour les autres organisations régionales d'intégration économique, la présente convention prendra effet soixante jours après la date du dépôt d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.
8. Le dépositaire notifiera rapidement à tous les signataires et à tous les États parties:
  - a) chaque signature de la présente convention ainsi que sa date;
  - b) chaque dépôt d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion ainsi que sa date;
  - c) la date d'entrée en vigueur de la présente convention;
  - d) la date d'entrée en vigueur de toute révision des limites de responsabilité établies en vertu de la présente convention;
  - e) toute dénonciation au titre de l'article 54.

#### **Article 54 — Dénonciation**

1. Tout État partie peut dénoncer la présente convention par notification écrite adressée au dépositaire.
2. La dénonciation prendra effet cent quatre-vingts jours après la date à laquelle le dépositaire aura reçu la notification.

#### **Article 55 — Relation avec les autres instruments de la Convention de Varsovie**

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

- 1) entre États parties à la présente convention du fait que ces États sont communément parties aux instruments suivants:
  - a) *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, signée à Varsovie le 12 octobre 1929 (appelée ci-après la Convention de Varsovie);
  - b) *Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929*, fait à La Haye le 28 septembre 1955 (appelé ci-après le Protocole de La Haye);
  - c) *Convention complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel*, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (appelée ci-après la Convention de Guadalajara);
  - d) *Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955*, signé à Guatemala le 8 mars 1971 (appelé ci-après le Protocole de Guatemala);

- e) Protocoles additionnels n<sup>os</sup> 1 à 3 et Protocole de Montréal n<sup>o</sup> 4 portant modification de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye ou par la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye et par le Protocole de Guatemala, signés à Montréal le 25 septembre 1975 (appelés ci-après les Protocoles de Montréal); ou
- 2) dans le territoire de tout État partie à la présente convention du fait que cet État est partie à un ou plusieurs des instruments mentionnés aux alinéas a) à e) ci-dessus.

### **Article 56 — États possédant plus d'un régime juridique**

1. Si un État comprend deux unités territoriales ou davantage dans lesquelles des régimes juridiques différents s'appliquent aux questions régies par la présente convention, il peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que ladite convention s'applique à toutes ses unités territoriales ou seulement à l'une ou plusieurs d'entre elles et il peut à tout moment modifier cette déclaration en en soumettant une nouvelle.
2. Toute déclaration de ce genre est communiquée au dépositaire et indique expressément les unités territoriales auxquelles la Convention s'applique.
3. Dans le cas d'un État partie qui a fait une telle déclaration:
  - a) les références, à l'article 23, à la «monnaie nationale» sont interprétées comme signifiant la monnaie de l'unité territoriale pertinente dudit État;
  - b) à l'article 28, la référence à la «loi nationale» est interprétée comme se rapportant à la loi de l'unité territoriale pertinente dudit État.

### **Article 57 — Réserves**

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

- a) aux transports aériens internationaux effectués et exploités directement par cet État à des fins non commerciales relativement à ses fonctions et devoirs d'État souverain;
- b) au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ou loués par ledit État partie et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

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

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

# CONVENIO

## PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS PARA EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

LOS ESTADOS PARTES EN EL PRESENTE CONVENIO;

RECONOCIENDO la importante contribución del Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, en adelante llamado “Convenio de Varsovia”, y de otros instrumentos conexos para la armonización del derecho aeronáutico internacional privado;

RECONOCIENDO la necesidad de modernizar y refundir el Convenio de Varsovia y los instrumentos conexos;

RECONOCIENDO la importancia de asegurar la protección de los intereses de los usuarios del transporte aéreo internacional y la necesidad de una indemnización equitativa fundada en el principio de restitución;

REAFIRMANDO la conveniencia de un desarrollo ordenado de las operaciones de transporte aéreo internacional y de la circulación fluida de pasajeros, equipaje y carga conforme a los principios y objetivos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

CONVENCIDOS de que la acción colectiva de los Estados para una mayor armonización y codificación de ciertas reglas que rigen el transporte aéreo internacional mediante un nuevo convenio es el medio más apropiado para lograr un equilibrio de intereses equitativo;

HAN CONVENIDO LO SIGUIENTE:

### Capítulo I

#### Disposiciones generales

##### Artículo 1 — Ámbito de aplicación

1. El presente Convenio se aplica a todo transporte internacional de personas, equipaje o carga efectuado en aeronaves, a cambio de una remuneración. Se aplica igualmente al transporte gratuito efectuado en aeronaves por una empresa de transporte aéreo.

2. Para los fines del presente Convenio, la expresión *transporte internacional* significa todo transporte en que, conforme a lo estipulado por las partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o transbordo, están situados, bien en el territorio de dos Estados Partes, bien en el territorio de un solo Estado Parte si se ha previsto una escala en el territorio de cualquier otro Estado,

aunque éste no sea un Estado Parte. El transporte entre dos puntos dentro del territorio de un solo Estado Parte, sin una escala convenida en el territorio de otro Estado, no se considerará transporte internacional para los fines del presente Convenio.

3. El transporte que deban efectuar varios transportistas sucesivamente constituirá, para los fines del presente Convenio, un solo transporte cuando las partes lo hayan considerado como una sola operación, tanto si ha sido objeto de un solo contrato como de una serie de contratos, y no perderá su carácter internacional por el hecho de que un solo contrato o una serie de contratos deban ejecutarse íntegramente en el territorio del mismo Estado.

4. El presente Convenio se aplica también al transporte previsto en el Capítulo V, con sujeción a las condiciones establecidas en el mismo.

### **Artículo 2 — Transporte efectuado por el Estado y transporte de envíos postales**

1. El presente Convenio se aplica al transporte efectuado por el Estado o las demás personas jurídicas de derecho público en las condiciones establecidas en el Artículo 1.

2. En el transporte de envíos postales, el transportista será responsable únicamente frente a la administración postal correspondiente, de conformidad con las normas aplicables a las relaciones entre los transportistas y las administraciones postales.

3. Salvo lo previsto en el párrafo 2 de este Artículo, las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán al transporte de envíos postales.

## **Capítulo II**

### **Documentación y obligaciones de las partes relativas al transporte de pasajeros, equipaje y carga**

#### **Artículo 3 — Pasajeros y equipaje**

1. En el transporte de pasajeros se expedirá un documento de transporte, individual o colectivo, que contenga:

- a) la indicación de los puntos de partida y destino;
- b) si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de un solo Estado Parte y se han previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, la indicación de por lo menos una de esas escalas.

2. Cualquier otro medio en que quede constancia de la información señalada en el párrafo 1 podrá sustituir a la expedición del documento mencionado en dicho párrafo. Si se utilizase uno de esos medios, el transportista ofrecerá al pasajero expedir una declaración escrita de la información conservada por esos medios.



3. El transportista entregará al pasajero un talón de identificación de equipaje por cada bulto de equipaje facturado.

4. Al pasajero se le entregará un aviso escrito indicando que cuando sea aplicable el presente Convenio, éste registrará la responsabilidad del transportista por muerte o lesiones, y por destrucción, pérdida o avería del equipaje, y por retraso.

5. El incumplimiento de las disposiciones de los párrafos precedentes no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte que, no obstante, quedará sujeto a las reglas del presente Convenio incluyendo las relativas a los límites de responsabilidad.

#### **Artículo 4 — Carga**

1. En el transporte de carga, se expedirá una carta de porte aéreo.

2. Cualquier otro medio en que quede constancia del transporte que deba efectuarse podrá sustituir a la expedición de la carta de porte aéreo. Si se utilizasen otros medios, el transportista entregará al expedidor, si así lo solicitara este último, un recibo de carga que permita la identificación del envío y el acceso a la información de la que quedó constancia conservada por esos medios.

#### **Artículo 5 — Contenido de la carta de porte aéreo o del recibo de carga**

La carta de porte aéreo o el recibo de carga deberán incluir:

- a) la indicación de los puntos de partida y destino;
- b) si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de un solo Estado Parte y se han previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, la indicación de por lo menos una de esas escalas; y
- c) la indicación del peso del envío.

#### **Artículo 6 — Documento relativo a la naturaleza de la carga**

Al expedidor podrá exigírsele, si es necesario para cumplir con las formalidades de aduanas, policía y otras autoridades públicas similares, que entregue un documento indicando la naturaleza de la carga. Esta disposición no crea para el transportista ningún deber, obligación ni responsabilidad resultantes de lo anterior.

#### **Artículo 7 — Descripción de la carta de porte aéreo**

1. La carta de porte aéreo la extenderá el expedidor en tres ejemplares originales.

2. El primer ejemplar llevará la indicación “para el transportista”, y lo firmará el expedidor. El segundo ejemplar llevará la indicación “para el destinatario”, y lo firmarán el expedidor y el transportista. El tercer ejemplar lo firmará el transportista, que lo entregará al expedidor, previa aceptación de la carga.

3. La firma del transportista y la del expedidor podrán ser impresas o remplazadas por un sello.

4. Si, a petición del expedidor, el transportista extiende la carta de porte aéreo, se considerará, salvo prueba en contrario, que el transportista ha actuado en nombre del expedidor.

### **Artículo 8 — Documentos para varios bultos**

Cuando haya más de un bulto:

- a) el transportista de la carga tendrá derecho a pedir al expedidor que extienda cartas de porte aéreo separadas;
- b) el expedidor tendrá derecho a pedir al transportista que entregue recibos de carga separados cuando se utilicen los otros medios previstos en el párrafo 2 del Artículo 4.

### **Artículo 9 — Incumplimiento de los requisitos para los documentos**

El incumplimiento de las disposiciones de los Artículos 4 a 8 no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte que, no obstante, quedará sujeto a las reglas del presente Convenio, incluso las relativas a los límites de responsabilidad.

### **Artículo 10 — Responsabilidad por las indicaciones inscritas en los documentos**

1. El expedidor es responsable de la exactitud de las indicaciones y declaraciones concernientes a la carga inscritas por él o en su nombre en la carta de porte aéreo, o hechas por él o en su nombre al transportista para que se inscriban en el recibo de carga o para que se incluyan en la constancia conservada por los otros medios mencionados en el párrafo 2 del Artículo 4. Lo anterior se aplicará también cuando la persona que actúa en nombre del expedidor es también dependiente del transportista.

2. El expedidor indemnizará al transportista de todo daño que haya sufrido éste, o cualquier otra persona con respecto a la cual el transportista sea responsable, como consecuencia de las indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas hechas por él o en su nombre.

3. Con sujeción a las disposiciones de los párrafos 1 y 2 de este Artículo, el transportista deberá indemnizar al expedidor de todo daño que haya sufrido éste, o cualquier otra persona con respecto a la cual el expedidor sea responsable, como consecuencia de las indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas inscritas por el transportista o en su nombre en el recibo de carga o en la constancia conservada por los otros medios mencionados en el párrafo 2 del Artículo 4.

### **Artículo 11 — Valor probatorio de los documentos**

1. Tanto la carta de porte aéreo como el recibo de carga constituyen presunción, salvo prueba en contrario, de la celebración del contrato, de la aceptación de la carga y de las condiciones de transporte que contengan.

2. Las declaraciones de la carta de porte aéreo o del recibo de carga relativas al peso, las dimensiones y el embalaje de la carga, así como al número de bultos constituyen presunción, salvo prueba en contrario, de los hechos declarados; las indicaciones relativas a la cantidad, el volumen y el estado de la carga no constituyen prueba contra el transportista, salvo cuando éste las haya comprobado en presencia del

expedidor y se hayan hecho constar en la carta de porte aéreo o el recibo de carga, o que se trate de indicaciones relativas al estado aparente de la carga.

### **Artículo 12 — Derecho de disposición de la carga**

1. El expedidor tiene derecho, a condición de cumplir con todas las obligaciones resultantes del contrato de transporte, a disponer de la carga retirándola del aeropuerto de salida o de destino, o deteniéndola en el curso del viaje en caso de aterrizaje, o haciéndola entregar en el lugar de destino o en el curso del viaje a una persona distinta del destinatario originalmente designado, o pidiendo que sea devuelta al aeropuerto de partida. El expedidor no ejercerá este derecho de disposición de forma que perjudique al transportista ni a otros expedidores y deberá rembolsar todos los gastos ocasionados por el ejercicio de este derecho.
2. En caso de que sea imposible ejecutar las instrucciones del expedidor, el transportista deberá avisarle inmediatamente.
3. Si el transportista cumple las instrucciones del expedidor respecto a la disposición de la carga sin exigir la presentación del ejemplar de la carta de porte aéreo o del recibo de carga entregado a este último será responsable, sin perjuicio de su derecho a resarcirse del expedidor, del daño que se pudiera causar por este hecho a quien se encuentre legalmente en posesión de ese ejemplar de la carta de porte aéreo o del recibo de carga.
4. El derecho del expedidor cesa en el momento en que comienza el del destinatario, conforme al Artículo 13. Sin embargo, si el destinatario rehúsa aceptar la carga o si no es hallado, el expedidor recobrará su derecho de disposición.

### **Artículo 13 — Entrega de la carga**

1. Salvo cuando el expedidor haya ejercido su derecho en virtud del Artículo 12, el destinatario tendrá derecho, desde la llegada de la carga al lugar de destino, a pedir al transportista que le entregue la carga a cambio del pago del importe que corresponda y del cumplimiento de las condiciones de transporte.
2. Salvo estipulación en contrario, el transportista debe avisar al destinatario de la llegada de la carga, tan pronto como ésta llegue.
3. Si el transportista admite la pérdida de la carga, o si la carga no ha llegado a la expiración de los siete días siguientes a la fecha en que debería haber llegado, el destinatario podrá hacer valer contra el transportista los derechos que surgen del contrato de transporte.

### **Artículo 14 — Ejecución de los derechos del expedidor y del destinatario**

El expedidor y el destinatario podrán hacer valer, respectivamente, todos los derechos que les conceden los Artículos 12 y 13, cada uno en su propio nombre, sea en su propio interés, sea en el interés de un tercero, a condición de cumplir las obligaciones que el contrato de transporte impone.

## **Artículo 15 — Relaciones entre el expedidor y el destinatario y relaciones entre terceros**

1. Los Artículos 12, 13 y 14 no afectan a las relaciones del expedidor y del destinatario entre sí, ni a las relaciones entre terceros cuyos derechos provienen del expedidor o del destinatario.
2. Las disposiciones de los Artículos 12, 13 y 14 sólo podrán modificarse mediante una cláusula explícita consignada en la carta de porte aéreo o en el recibo de carga.

## **Artículo 16 — Formalidades de aduanas, policía u otras autoridades públicas**

1. El expedidor debe proporcionar la información y los documentos que sean necesarios para cumplir con las formalidades de aduanas, policía y cualquier otra autoridad pública antes de la entrega de la carga al destinatario. El expedidor es responsable ante el transportista de todos los daños que pudieran resultar de la falta, insuficiencia o irregularidad de dicha información o de los documentos, salvo que ello se deba a la culpa del transportista, sus dependientes o agentes.
2. El transportista no está obligado a examinar si dicha información o los documentos son exactos o suficientes.

## **Capítulo III**

### **Responsabilidad del transportista y medida de la indemnización del daño**

#### **Artículo 17 — Muerte y lesiones de los pasajeros — Daño del equipaje**

1. El transportista es responsable del daño causado en caso de muerte o de lesión corporal de un pasajero por la sola razón de que el accidente que causó la muerte o lesión se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque.
2. El transportista es responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado por la sola razón de que el hecho que causó la destrucción, pérdida o avería se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquier período en que el equipaje facturado se hallase bajo la custodia del transportista. Sin embargo, el transportista no será responsable en la medida en que el daño se deba a la naturaleza, a un defecto o a un vicio propios del equipaje. En el caso de equipaje no facturado, incluyendo los objetos personales, el transportista es responsable si el daño se debe a su culpa o a la de sus dependientes o agentes.
3. Si el transportista admite la pérdida del equipaje facturado, o si el equipaje facturado no ha llegado a la expiración de los veintiún días siguientes a la fecha en que debería haber llegado, el pasajero podrá hacer valer contra el transportista los derechos que surgen del contrato de transporte.
4. A menos que se indique otra cosa, en el presente Convenio el término “equipaje” significa tanto el equipaje facturado como el equipaje no facturado.

## **Artículo 18 — Daño de la carga**

1. El transportista es responsable del daño causado en caso de destrucción o pérdida o avería de la carga, por la sola razón de que el hecho que causó el daño se haya producido durante el transporte aéreo.
2. Sin embargo, el transportista no será responsable en la medida en que pruebe que la destrucción o pérdida o avería de la carga se debe a uno o más de los hechos siguientes:
  - a) la naturaleza de la carga, o un defecto o un vicio propios de la misma;
  - b) el embalaje defectuoso de la carga, realizado por una persona que no sea el transportista o alguno de sus dependientes o agentes;
  - c) un acto de guerra o un conflicto armado;
  - d) un acto de la autoridad pública ejecutado en relación con la entrada, la salida o el tránsito de la carga.
3. El transporte aéreo, en el sentido del párrafo 1 de este Artículo, comprende el período durante el cual la carga se halla bajo la custodia del transportista.
4. El período del transporte aéreo no comprende ningún transporte terrestre, marítimo ni por aguas interiores efectuado fuera de un aeropuerto. Sin embargo, cuando dicho transporte se efectúe durante la ejecución de un contrato de transporte aéreo, para fines de carga, entrega o transbordo, todo daño se presumirá, salvo prueba en contrario, como resultante de un hecho ocurrido durante el transporte aéreo. Cuando un transportista, sin el consentimiento del expedidor, remplace total o parcialmente el transporte previsto en el acuerdo entre las partes como transporte aéreo por otro modo de transporte, el transporte efectuado por otro modo se considerará comprendido en el período de transporte aéreo.

## **Artículo 19 — Retraso**

El transportista es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de pasajeros, equipaje o carga. Sin embargo, el transportista no será responsable del daño ocasionado por retraso si prueba que él y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible, a uno y a otros, adoptar dichas medidas.

## **Artículo 20 — Exoneración**

Si el transportista prueba que la negligencia u otra acción u omisión indebida de la persona que pide indemnización, o de la persona de la que proviene su derecho, causó el daño o contribuyó a él, el transportista quedará exonerado, total o parcialmente, de su responsabilidad con respecto al reclamante, en la medida en que esta negligencia u otra acción u omisión indebida haya causado el daño o contribuido a él. Cuando pida indemnización una persona que no sea el pasajero, en razón de la muerte o lesión de este último, el transportista quedará igualmente exonerado de su responsabilidad, total o parcialmente, en la medida en que pruebe que la negligencia u otra acción u omisión indebida del pasajero causó el daño o contribuyó a él. Este Artículo se aplica a todas las disposiciones sobre responsabilidad del presente Convenio, incluso al párrafo 1 del Artículo 21.

## **Artículo 21 — Indemnización en caso de muerte o lesiones de los pasajeros**

1. Respecto al daño previsto en el párrafo 1 del Artículo 17 que no exceda de 100 000 derechos especiales de giro por pasajero, el transportista no podrá excluir ni limitar su responsabilidad.
2. El transportista no será responsable del daño previsto en el párrafo 1 del Artículo 17 en la medida que exceda de 100 000 derechos especiales de giro por pasajero, si prueba que:
  - a) el daño no se debió a la negligencia o a otra acción u omisión indebida del transportista o sus dependientes o agentes; o
  - b) el daño se debió únicamente a la negligencia o a otra acción u omisión indebida de un tercero.

## **Artículo 22 — Límites de responsabilidad respecto al retraso, el equipaje y la carga**

1. En caso de daño causado por retraso, como se especifica en el Artículo 19, en el transporte de personas la responsabilidad del transportista se limita a 4 150 derechos especiales de giro por pasajero.
2. En el transporte de equipaje, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso se limita a 1 000 derechos especiales de giro por pasajero a menos que el pasajero haya hecho al transportista, al entregarle el equipaje facturado, una declaración especial del valor de la entrega de éste en el lugar de destino, y haya pagado una suma suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportista estará obligado a pagar una suma que no excederá del importe de la suma declarada, a menos que pruebe que este importe es superior al valor real de la entrega en el lugar de destino para el pasajero.
3. En el transporte de carga, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso se limita a una suma de 17 derechos especiales de giro por kilogramo, a menos que el expedidor haya hecho al transportista, al entregarle el bulto, una declaración especial del valor de la entrega de éste en el lugar de destino, y haya pagado una suma suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportista estará obligado a pagar una suma que no excederá del importe de la suma declarada, a menos que pruebe que este importe es superior al valor real de la entrega en el lugar de destino para el expedidor.
4. En caso de destrucción, pérdida, avería o retraso de una parte de la carga o de cualquier objeto que ella contenga, para determinar la suma que constituye el límite de responsabilidad del transportista solamente se tendrá en cuenta el peso total del bulto o de los bultos afectados. Sin embargo, cuando la destrucción, pérdida, avería o retraso de una parte de la carga o de un objeto que ella contiene afecte al valor de otros bultos comprendidos en la misma carta de porte aéreo, o en el mismo recibo o, si no se hubiera expedido ninguno de estos documentos, en la misma constancia conservada por los otros medios mencionados en el párrafo 2 del Artículo 4, para determinar el límite de responsabilidad también se tendrá en cuenta el peso total de tales bultos.
5. Las disposiciones de los párrafos 1 y 2 de este Artículo no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes o agentes, con intención de causar daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño; siempre que, en el caso de una acción u omisión de un dependiente o agente, se pruebe también que éste actuaba en el ejercicio de sus funciones.
6. Los límites prescritos en el Artículo 21 y en este Artículo no obstarán para que el tribunal acuerde además, de conformidad con su propia ley, una suma que corresponda a todo o parte de las costas y otros gastos de litigio en que haya incurrido el demandante, inclusive intereses. La disposición anterior no regirá

cuando el importe de la indemnización acordada, con exclusión de las costas y otros gastos de litigio, no exceda de la suma que el transportista haya ofrecido por escrito al demandante dentro de un período de seis meses contados a partir del hecho que causó el daño, o antes de comenzar el juicio, si la segunda fecha es posterior.

### **Artículo 23 — Conversión de las unidades monetarias**

1. Se considerará que las sumas expresadas en derechos especiales de giro mencionadas en el presente Convenio se refieren al derecho especial de giro definido por el Fondo Monetario Internacional. La conversión de las sumas en las monedas nacionales, en el caso de procedimientos judiciales, se hará conforme al valor de dichas monedas en derechos especiales de giro en la fecha de la sentencia. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Parte que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará conforme al método de valoración aplicado por el Fondo Monetario Internacional para sus operaciones y transacciones, vigente en la fecha de la sentencia. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Parte que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la forma determinada por dicho Estado.

2. Sin embargo, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del párrafo 1 de este Artículo podrán declarar, en el momento de la ratificación o de la adhesión o ulteriormente, que el límite de responsabilidad del transportista prescrito en el Artículo 21 se fija en la suma de 1 500 000 unidades monetarias por pasajero en los procedimientos judiciales seguidos en sus territorios; 62 500 unidades monetarias por pasajero, con respecto al párrafo 1 del Artículo 22; 15 000 unidades monetarias por pasajero, con respecto al párrafo 2 del Artículo 22; y 250 unidades monetarias por kilogramo, con respecto al párrafo 3 del Artículo 22. Esta unidad monetaria corresponde a sesenta y cinco miligramos y medio de oro con ley de novecientas milésimas. Estas sumas podrán convertirse en la moneda nacional de que se trate en cifras redondas. La conversión de estas sumas en moneda nacional se efectuará conforme a la ley del Estado interesado.

3. El cálculo mencionado en la última oración del párrafo 1 de este Artículo y el método de conversión mencionado en el párrafo 2 de este Artículo se harán de forma tal que expresen en la moneda nacional del Estado Parte, en la medida posible, el mismo valor real para las sumas de los Artículos 21 y 22 que el que resultaría de la aplicación de las tres primeras oraciones del párrafo 1 de este Artículo. Los Estados Partes comunicarán al Depositario el método para hacer el cálculo con arreglo al párrafo 1 de este Artículo o los resultados de la conversión del párrafo 2 de este Artículo, según sea el caso, al depositar un instrumento de ratificación, aceptación o aprobación del presente Convenio o de adhesión al mismo y cada vez que haya un cambio respecto a dicho método o a esos resultados.

### **Artículo 24 — Revisión de los límites**

1. Sin que ello afecte a las disposiciones del Artículo 25 del presente Convenio, y con sujeción al párrafo 2 que sigue, los límites de responsabilidad prescritos en los Artículos 21, 22 y 23 serán revisados por el Depositario cada cinco años, debiendo efectuarse la primera revisión al final del quinto año siguiente a la fecha de entrada en vigor del presente Convenio o, si el Convenio no entra en vigor dentro de los cinco años siguientes a la fecha en que se abrió a la firma, dentro del primer año de su entrada en vigor, con relación a un índice de inflación que corresponda a la tasa de inflación acumulada desde la revisión anterior o, la primera vez, desde la fecha de entrada en vigor del Convenio. La medida de la tasa de inflación que habrá de utilizarse para determinar el índice de inflación será el promedio ponderado de las tasas anuales de aumento o de disminución del índice de precios al consumidor de los Estados cuyas monedas comprenden el derecho especial de giro mencionado en el párrafo 1 del Artículo 23.

2. Si de la revisión mencionada en el párrafo anterior resulta que el índice de inflación ha sido superior al diez por ciento, el Depositario notificará a los Estados Partes la revisión de los límites de responsabilidad. Dichas revisiones serán efectivas seis meses después de su notificación a los Estados Partes. Si dentro de los tres meses siguientes a su notificación a los Estados Partes una mayoría de los Estados Partes registra su desaprobación, la revisión no tendrá efecto y el Depositario remitirá la cuestión a una reunión de los Estados Partes. El Depositario notificará inmediatamente a todos los Estados Partes la entrada en vigor de toda revisión.

3. No obstante el párrafo 1 de este Artículo, el procedimiento mencionado en el párrafo 2 de este Artículo se aplicará en cualquier momento, siempre que un tercio de los Estados Partes expresen el deseo de hacerlo y con la condición de que el índice de inflación mencionado en el párrafo 1 haya sido superior al treinta por ciento desde la revisión anterior o desde la fecha de la entrada en vigor del presente Convenio si no ha habido una revisión anterior. Las revisiones subsiguientes efectuadas empleando el procedimiento descrito en el párrafo 1 de este Artículo se realizarán cada cinco años, contados a partir del final del quinto año siguiente a la fecha de la revisión efectuada en virtud de este párrafo.

### **Artículo 25 — Estipulación sobre los límites**

El transportista podrá estipular que el contrato de transporte estará sujeto a límites de responsabilidad más elevados que los previstos en el presente Convenio, o que no estará sujeto a ningún límite de responsabilidad.

### **Artículo 26 — Nulidad de las cláusulas contractuales**

Toda cláusula que tienda a exonerar al transportista de su responsabilidad o a fijar un límite inferior al establecido en el presente Convenio será nula y de ningún efecto, pero la nulidad de dicha cláusula no implica la nulidad del contrato, que continuará sujeto a las disposiciones del presente Convenio.

### **Artículo 27 — Libertad contractual**

Ninguna de las disposiciones del presente Convenio impedirá al transportista negarse a concertar un contrato de transporte, renunciar a las defensas que pueda invocar en virtud del presente Convenio, o establecer condiciones que no estén en contradicción con las disposiciones del presente Convenio.

### **Artículo 28 — Pagos adelantados**

En caso de accidentes de aviación que resulten en la muerte o lesiones de los pasajeros, el transportista hará, si lo exige su ley nacional, pagos adelantados sin demora, a la persona o personas físicas que tengan derecho a reclamar indemnización a fin de satisfacer sus necesidades económicas inmediatas. Dichos pagos adelantados no constituirán un reconocimiento de responsabilidad y podrán ser deducidos de toda cantidad posteriormente pagada como indemnización por el transportista.

### **Artículo 29 — Fundamento de las reclamaciones**

1. En el transporte de pasajeros, de equipaje y de carga, toda acción de indemnización de daños, sea que se funde en el presente Convenio, en un contrato o en un acto ilícito, sea en cualquier otra causa, solamente podrá iniciarse con sujeción a condiciones y a límites de responsabilidad como los previstos en



el presente Convenio, sin que ello afecte a la cuestión de qué personas pueden iniciar las acciones y cuáles son sus respectivos derechos. En ninguna de dichas acciones se otorgará una indemnización punitiva, ejemplar o de cualquier naturaleza que no sea compensatoria.

### **Artículo 30 — Dependientes, agentes — Total de las reclamaciones**

1. Si se inicia una acción contra un dependiente del transportista, por daños a que se refiere el presente Convenio, dicho dependiente o agente, si prueban que actuaban en el ejercicio de sus funciones, podrán ampararse en las condiciones y los límites de responsabilidad que puede invocar el transportista en virtud del presente Convenio.
2. El total de las sumas resarcibles del transportista, sus dependientes y agentes, en este caso, no excederá de dichos límites.
3. Salvo por lo que respecta al transporte de carga, las disposiciones de los párrafos 1 y 2 de este Artículo no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del dependiente, con intención de causar daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño.

### **Artículo 31 — Aviso de protesta oportuno**

1. El recibo del equipaje facturado o la carga sin protesta por parte del destinatario constituirá presunción, salvo prueba en contrario, de que los mismos han sido entregados en buen estado y de conformidad con el documento de transporte o la constancia conservada por los otros medios mencionados en el párrafo 2 del Artículo 3 y en el párrafo 2 del Artículo 4.
2. En caso de avería, el destinatario deberá presentar al transportista una protesta inmediatamente después de haber sido notada dicha avería y, a más tardar, dentro de un plazo de siete días para el equipaje facturado y de catorce días para la carga, a partir de la fecha de su recibo. En caso de retraso, la protesta deberá hacerla a más tardar dentro de veintiún días, a partir de la fecha en que el equipaje o la carga hayan sido puestos a su disposición.
3. Toda protesta deberá hacerse por escrito y darse o expedirse dentro de los plazos mencionados.
4. A falta de protesta dentro de los plazos establecidos, todas las acciones contra el transportista serán inadmisibles, salvo en el caso de fraude de su parte.

### **Artículo 32 — Fallecimiento de la persona responsable**

En caso de fallecimiento de la persona responsable, la acción de indemnización de daños se ejercerá, dentro de los límites previstos en el presente Convenio, contra los causahabientes de su sucesión.

### **Artículo 33 — Jurisdicción**

1. Una acción de indemnización de daños deberá iniciarse, a elección del demandante, en el territorio de uno de los Estados Partes, sea ante el tribunal del domicilio del transportista, o de su oficina principal, o del lugar en que tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato, sea ante el tribunal del lugar de destino.

2. Con respecto al daño resultante de la muerte o lesiones del pasajero, una acción podrá iniciarse ante uno de los tribunales mencionados en el párrafo 1 de este Artículo, o en el territorio de un Estado Parte en que el pasajero tiene su residencia principal y permanente en el momento del accidente y hacia y desde el cual el transportista explota servicios de transporte aéreo de pasajeros en sus propias aeronaves o en las de otro transportista con arreglo a un acuerdo comercial, y en que el transportista realiza sus actividades de transporte aéreo de pasajeros desde locales arrendados o que son de su propiedad o de otro transportista con el que tiene un acuerdo comercial.
3. Para los fines del párrafo 2,
  - a) “acuerdo comercial” significa un acuerdo, que no es un contrato de agencia, hecho entre transportistas y relativo a la provisión de sus servicios conjuntos de transporte aéreo de pasajeros;
  - b) “residencia principal y permanente” significa la morada fija y permanente del pasajero en el momento del accidente. La nacionalidad del pasajero no será el factor determinante al respecto.
4. Las cuestiones de procedimiento se regirán por la ley del tribunal que conoce el caso.

#### **Artículo 34 — Arbitraje**

1. Con sujeción a lo previsto en este Artículo, las partes en el contrato de transporte de carga pueden estipular que toda controversia relativa a la responsabilidad del transportista prevista en el presente Convenio se resolverá por arbitraje. Dicho acuerdo se hará por escrito.
2. El procedimiento de arbitraje se llevará a cabo, a elección del reclamante, en una de las jurisdicciones mencionadas en el Artículo 33.
3. El árbitro o el tribunal arbitral aplicarán las disposiciones del presente Convenio.
4. Las disposiciones de los párrafos 2 y 3 de este Artículo se considerarán parte de toda cláusula o acuerdo de arbitraje, y toda condición de dicha cláusula o acuerdo que sea incompatible con dichas disposiciones será nula y de ningún efecto.

#### **Artículo 35 — Plazo para las acciones**

1. El derecho a indemnización se extinguirá si no se inicia una acción dentro del plazo de dos años, contados a partir de la fecha de llegada a destino o la del día en que la aeronave debería haber llegado o la de la detención del transporte.
2. La forma de calcular ese plazo se determinará por la ley del tribunal que conoce el caso.

#### **Artículo 36 — Transporte sucesivo**

1. En el caso del transporte que deban efectuar varios transportistas sucesivamente y que esté comprendido en la definición del párrafo 3 del Artículo 1, cada transportista que acepte pasajeros, equipaje o carga se someterá a las reglas establecidas en el presente Convenio y será considerado como una de las partes del contrato de transporte en la medida en que el contrato se refiera a la parte del transporte efectuado bajo su supervisión.

2. En el caso de un transporte de esa naturaleza, el pasajero, o cualquier persona que tenga derecho a una indemnización por él, sólo podrá proceder contra el transportista que haya efectuado el transporte durante el cual se produjo el accidente o el retraso, salvo en el caso en que, por estipulación expresa, el primer transportista haya asumido la responsabilidad por todo el viaje.

3. Si se trata de equipaje o carga, el pasajero o el expedidor tendrán derecho de acción contra el primer transportista, y el pasajero o el destinatario que tengan derecho a la entrega tendrán derecho de acción contra el último transportista, y uno y otro podrán, además, proceder contra el transportista que haya efectuado el transporte durante el cual se produjo la destrucción, pérdida, avería o retraso. Dichos transportistas serán solidariamente responsables ante el pasajero o ante el expedidor o el destinatario.

#### **Artículo 37 — Derecho de acción contra terceros**

Ninguna de las disposiciones del presente Convenio afecta a la cuestión de si la persona responsable de daños de conformidad con el mismo tiene o no derecho de acción regresiva contra alguna otra persona.

### **Capítulo IV**

#### **Transporte combinado**

#### **Artículo 38 — Transporte combinado**

1. En el caso de transporte combinado efectuado en parte por aire y en parte por cualquier otro medio de transporte, las disposiciones del presente Convenio se aplicarán únicamente al transporte aéreo, con sujeción al párrafo 4 del Artículo 18, siempre que el transporte aéreo responda a las condiciones del Artículo 1.

2. Ninguna de las disposiciones del presente Convenio impedirá a las partes, en el caso de transporte combinado, insertar en el documento de transporte aéreo condiciones relativas a otros medios de transporte, siempre que las disposiciones del presente Convenio se respeten en lo que concierne al transporte aéreo.

### **Capítulo V**

#### **Transporte aéreo efectuado por una persona distinta del transportista contractual**

#### **Artículo 39 — Transportista contractual — Transportista de hecho**

Las disposiciones de este Capítulo se aplican cuando una persona (en adelante el “transportista contractual”) celebra como parte un contrato de transporte regido por el presente Convenio con el pasajero o con el expedidor, o con la persona que actúe en nombre de uno u otro, y otra persona (en adelante el “transportista de hecho”) realiza, en virtud de autorización dada por el transportista contractual, todo o parte del transporte, pero sin ser con respecto a dicha parte del transporte un transportista sucesivo en el sentido del presente Convenio. Dicha autorización se presumirá, salvo prueba en contrario.

#### **Artículo 40 — Responsabilidades respectivas del transportista contractual y del transportista de hecho**

Si un transportista de hecho realiza todo o parte de un transporte que, conforme al contrato a que se refiere el Artículo 39, se rige por el presente Convenio, tanto el transportista contractual como el transportista de hecho quedarán sujetos, excepto lo previsto en este Capítulo, a las disposiciones del presente Convenio, el primero con respecto a todo el transporte previsto en el contrato, el segundo solamente con respecto al transporte que realiza.

#### **Artículo 41 — Responsabilidad mutua**

1. Las acciones y omisiones del transportista de hecho y de sus dependientes y agentes, cuando éstos actúen en el ejercicio de sus funciones, se considerarán también, con relación al transporte realizado por el transportista de hecho, como acciones y omisiones del transportista contractual.
2. Las acciones y omisiones del transportista contractual y de sus dependientes y agentes, cuando éstos actúen en el ejercicio de sus funciones, se considerarán también, con relación al transporte realizado por el transportista de hecho, como del transportista de hecho. Sin embargo, ninguna de esas acciones u omisiones someterá al transportista de hecho a una responsabilidad que exceda de las cantidades previstas en los Artículos 21, 22, 23 y 24. Ningún acuerdo especial por el cual el transportista contractual asuma obligaciones no impuestas por el presente Convenio, ninguna renuncia de derechos o defensas establecidos por el Convenio y ninguna declaración especial de valor prevista en el Artículo 21 afectarán al transportista de hecho, a menos que éste lo acepte.

#### **Artículo 42 — Destinatario de las protestas e instrucciones**

Las protestas e instrucciones que deban dirigirse al transportista en virtud del presente Convenio tendrán el mismo efecto, sean dirigidas al transportista contractual, sean dirigidas al transportista de hecho. Sin embargo, las instrucciones mencionadas en el Artículo 12 sólo surtirán efecto si son dirigidas al transportista contractual.

#### **Artículo 43 — Dependientes y agentes**

Por lo que respecta al transporte realizado por el transportista de hecho, todo dependiente o agente de éste o del transportista contractual tendrán derecho, si prueban que actuaban en el ejercicio de sus funciones, a invocar las condiciones y los límites de responsabilidad aplicables en virtud del presente Convenio al transportista del cual son dependiente o agente, a menos que se pruebe que habían actuado de forma que no puedan invocarse los límites de responsabilidad de conformidad con el presente Convenio.

#### **Artículo 44 — Total de la indemnización**

Por lo que respecta al transporte realizado por el transportista de hecho, el total de las sumas resarcibles de este transportista y del transportista contractual, y de los dependientes y agentes de uno y otro que hayan actuado en el ejercicio de sus funciones, no excederá de la cantidad mayor que pueda obtenerse de cualquiera de dichos transportistas en virtud del presente Convenio, pero ninguna de las personas mencionadas será responsable por una suma más elevada que los límites aplicables a esa persona.

## **Artículo 45 — Destinatario de las reclamaciones**

Por lo que respecta al transporte realizado por el transportista de hecho, la acción de indemnización de daños podrá iniciarse, a elección del demandante, contra dicho transportista o contra el transportista contractual o contra ambos, conjunta o separadamente. Si se ejerce la acción únicamente contra uno de estos transportistas, éste tendrá derecho a traer al juicio al otro transportista, rigiéndose el procedimiento y sus efectos por la ley del tribunal que conoce el caso.

## **Artículo 46 — Jurisdicción adicional**

Toda acción de indemnización de daños prevista en el Artículo 45 deberá iniciarse, a elección del demandante, en el territorio de uno de los Estados Partes ante uno de los tribunales en que pueda entablarse una acción contra el transportista contractual, conforme a lo previsto en el Artículo 33, o ante el tribunal en cuya jurisdicción el transportista de hecho tiene su domicilio o su oficina principal.

## **Artículo 47 — Nulidad de las cláusulas contractuales**

Toda cláusula que tienda a exonerar al transportista contractual o al transportista de hecho de la responsabilidad prevista en este Capítulo o a fijar un límite inferior al aplicable conforme a este Capítulo será nula y de ningún efecto, pero la nulidad de dicha cláusula no implica la nulidad del contrato, que continuará sujeto a las disposiciones de este Capítulo.

## **Artículo 48 — Relaciones entre el transportista contractual y el transportista de hecho**

Excepto lo previsto en el Artículo 45, ninguna de las disposiciones de este Capítulo afectará a los derechos y obligaciones entre los transportistas, incluido todo derecho de acción regresiva o de indemnización.

# **Capítulo VI**

## **Otras disposiciones**

## **Artículo 49 — Aplicación obligatoria**

Toda cláusula del contrato de transporte y todos los acuerdos particulares concertados antes de que ocurra el daño, por los cuales las partes traten de eludir la aplicación de las reglas establecidas en el presente Convenio, sea decidiendo la ley que habrá de aplicarse, sea modificando las reglas relativas a la jurisdicción, serán nulos y de ningún efecto.

## **Artículo 50 — Seguro**

Los Estados Partes exigirán a sus transportistas que mantengan un seguro adecuado que cubra su responsabilidad en virtud del presente Convenio. El Estado Parte hacia el cual el transportista explota

servicios podrá exigirle a éste que presente pruebas de que mantiene un seguro adecuado, que cubre su responsabilidad en virtud del presente Convenio.

### **Artículo 51 — Transporte efectuado en circunstancias extraordinarias**

Las disposiciones de los Artículos 3 a 5, 7 y 8 relativas a la documentación del transporte, no se aplicarán en el caso de transportes efectuados en circunstancias extraordinarias que excedan del alcance normal de las actividades del transportista.

### **Artículo 52 — Definición de días**

Cuando en el presente Convenio se emplea el término “días”, se trata de días del calendario y no de días de trabajo.

## **Capítulo VII**

### **Cláusulas finales**

#### **Artículo 53 — Firma, ratificación y entrada en vigor**

1. El presente Convenio estará abierto en Montreal, el 28 de mayo de 1999, a la firma de los Estados participantes en la Conferencia internacional de derecho aeronáutico, celebrada en Montreal del 10 al 28 de mayo de 1999. Después del 28 de mayo de 1999, el Convenio estará abierto a la firma de todos los Estados en la Sede de la Organización de Aviación Civil Internacional, en Montreal, hasta su entrada en vigor de conformidad con el párrafo 6 de este Artículo.
2. El presente Convenio estará igualmente abierto a la firma de organizaciones regionales de integración económica. Para los fines del presente Convenio, “organización regional de integración económica” significa cualquier organización constituida por Estados soberanos de una región determinada, que tenga competencia con respecto a determinados asuntos regidos por el Convenio y haya sido debidamente autorizada a firmar y a ratificar, aceptar, aprobar o adherirse al presente Convenio. La referencia a “Estado Parte” o “Estados Partes” en el presente Convenio, con excepción del párrafo 2 del Artículo 1, el apartado b) del párrafo 1 del Artículo 3, el apartado b) del Artículo 5, los Artículos 23, 33, 46 y el apartado b) del Artículo 57, se aplica igualmente a una organización regional de integración económica. Para los fines del Artículo 24, las referencias a “una mayoría de los Estados Partes” y “un tercio de los Estados Partes” no se aplicará a una organización regional de integración económica.
3. El presente Convenio estará sujeto a la ratificación de los Estados y organizaciones regionales de integración económica que lo hayan firmado.
4. Todo Estado u organización regional de integración económica que no firme el presente Convenio podrá aceptarlo, aprobarlo o adherirse a él en cualquier momento.
5. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se depositarán ante la Organización de Aviación Civil Internacional, designada en el presente como Depositario.

6. El presente Convenio entrará en vigor el sexagésimo día a contar de la fecha de depósito del trigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión ante el Depositario entre los Estados que hayan depositado ese instrumento. Un instrumento depositado por una organización regional de integración económica no se tendrá en cuenta para los fines de este párrafo.

7. Para los demás Estados y otras organizaciones regionales de integración económica, el presente Convenio surtirá efecto sesenta días después de la fecha de depósito de sus instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

8. El Depositario notificará inmediatamente a todos los signatarios y Estados Partes:

- a) cada firma del presente Convenio y la fecha correspondiente;
- b) el depósito de todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión y la fecha correspondiente;
- c) la fecha de entrada en vigor del presente Convenio;
- d) la fecha de entrada en vigor de toda revisión de los límites de responsabilidad establecidos en virtud del presente Convenio;
- e) toda denuncia efectuada en virtud del Artículo 54.

#### **Artículo 54 — Denuncia**

1. Todo Estado Parte podrá denunciar el presente Convenio mediante notificación por escrito dirigida al Depositario.

2. La denuncia surtirá efecto ciento ochenta días después de la fecha en que el Depositario reciba la notificación.

#### **Artículo 55 — Relación con otros instrumentos del Convenio de Varsovia**

El presente Convenio prevalecerá sobre toda regla que se aplique al transporte aéreo internacional:

1. entre los Estados Partes en el presente Convenio debido a que esos Estados son comúnmente Partes de
  - a) el *Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional* firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929 (en adelante llamado el Convenio de Varsovia);
  - b) el *Protocolo que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929*, hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955 (en adelante llamado el Protocolo de La Haya);
  - c) el *Convenio, complementario del Convenio de Varsovia, para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual* firmado en Guadalajara el 18 de septiembre de 1961 (en adelante llamado el Convenio de Guadalajara);

- d) el *Protocolo que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia, el 12 de octubre de 1929 modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955*, firmado en la ciudad de Guatemala el 8 de marzo de 1971 (en adelante llamado el Protocolo de la ciudad de Guatemala);
  - e) los Protocolos adicionales núms. 1 a 3 y el Protocolo de Montreal núm. 4 que modifican el Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de La Haya o el Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de La Haya y el Protocolo de la ciudad de Guatemala firmados en Montreal el 25 de septiembre de 1975 (en adelante llamados los Protocolos de Montreal); o
2. dentro del territorio de cualquier Estado Parte en el presente Convenio debido a que ese Estado es Parte en uno o más de los instrumentos mencionados en los apartados a) a e) anteriores.

### **Artículo 56 — Estados con más de un sistema jurídico**

1. Si un Estado tiene dos o más unidades territoriales en las que son aplicables diferentes sistemas jurídicos con relación a cuestiones tratadas en el presente Convenio, dicho Estado puede declarar en el momento de la firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión que el presente Convenio se extenderá a todas sus unidades territoriales o únicamente a una o más de ellas y podrá modificar esta declaración presentando otra declaración en cualquier otro momento.
2. Esas declaraciones se notificarán al Depositario e indicarán explícitamente las unidades territoriales a las que se aplica el Convenio.
3. Respecto a un Estado Parte que haya hecho esa declaración:
- a) las referencias a “moneda nacional” en el Artículo 23 se interpretarán como que se refieren a la moneda de la unidad territorial pertinente de ese Estado; y
  - b) la referencia en el Artículo 28 a la “ley nacional” se interpretará como que se refiere a la ley de la unidad territorial pertinente de ese Estado.

### **Artículo 57 — Reservas**

No podrá formularse ninguna reserva al presente Convenio, salvo que un Estado Parte podrá declarar en cualquier momento, mediante notificación dirigida al Depositario, que el presente Convenio no se aplicará:

- a) al transporte aéreo internacional efectuado directamente por ese Estado Parte con fines no comerciales respecto a sus funciones y obligaciones como Estado soberano; ni
- b) al transporte de personas, carga y equipaje efectuado para sus autoridades militares en aeronaves matriculadas en ese Estado Parte, o arrendadas por éste, y cuya capacidad total ha sido reservada por esas autoridades o en nombre de las mismas.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Convenio.



HECHO en Montreal el día veintiocho de mayo de mil novecientos noventa y nueve en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso, siendo todos los textos igualmente auténticos. El presente Convenio quedará depositado en los archivos de la Organización de Aviación Civil Internacional y el Depositario enviará copias certificadas del mismo a todos los Estados Partes en el presente Convenio, así como también a todos los Estados Partes en el Convenio de Varsovia, el Protocolo de La Haya, el Convenio de Guadalajara, el Protocolo de la ciudad de Guatemala y los Protocolos de Montreal.

# КОНВЕНЦИЯ

## ДЛЯ УНИФИКАЦИИ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК

ГОСУДАРСТВА – УЧАСТНИКИ НАСТОЯЩЕЙ КОНВЕНЦИИ,

ПРИЗНАВАЯ значительный вклад Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года, в дальнейшем именуемой "Варшавской конвенцией", и других связанных с ней документов в дело упорядочения международного частного воздушного права,

ПРИЗНАВАЯ необходимость модернизации и консолидации Варшавской конвенции и связанных с ней документов,

ПРИЗНАВАЯ важность обеспечения защиты интересов потребителей при международных воздушных перевозках и необходимость справедливой компенсации на основе принципа наиболее полного возмещения,

ВНОВЬ ПОДТВЕРЖДАЯ желательность упорядоченного развития перевозок международным воздушным транспортом и беспрепятственного передвижения пассажиров, багажа и грузов в соответствии с принципами и целями Конвенции о международной гражданской авиации, совершенной в Чикаго 7 декабря 1944 года,

БУДУЧИ УБЕЖДЕННЫМИ в том, что коллективные действия государств по дальнейшей гармонизации и кодификации некоторых правил, регулирующих международные воздушные перевозки, в форме новой конвенции являются наиболее адекватным способом достижения справедливого баланса интересов,

ДОГОВОРИЛИСЬ О НИЖЕСЛЕДУЮЩЕМ:

### Глава I

#### Общие положения

##### Статья 1. Сфера применения

1. Настоящая Конвенция применяется при всякой международной перевозке людей, багажа или груза, осуществляемой за вознаграждение посредством воздушного судна. Она применяется также к бесплатным перевозкам, осуществляемым посредством воздушного судна авиатранспортным предприятием.

2. *Международной перевозкой* в смысле настоящей Конвенции называется всякая перевозка, при которой, согласно определению сторон, место отправления и место назначения вне зависимости от того, имеются или нет перерыв в перевозке или перегрузка, расположены либо на территории двух государств-участников, либо на территории одного и того же

государства-участника, если согласованная остановка предусмотрена на территории другого государства, даже если это государство не является государством-участником. Перевозка без подобной остановки между двумя пунктами, находящимися на территории одного и того же государства-участника, не рассматривается в смысле настоящей Конвенции как международная.

3. Перевозка, подлежащая осуществлению посредством нескольких последовательных перевозчиков, почитается образующей, с точки зрения применения настоящей Конвенции, единую перевозку, если она рассматривалась сторонами как одна операция, вне зависимости от того, была ли она заключена в виде одного договора или ряда договоров, и она не теряет своего международного характера исключительно в силу того, что один или несколько договоров должны быть выполнены полностью на территории одного и того же государства.

4. Настоящая Конвенция применяется также к перевозке, описанной в главе V, с учетом изложенных в ней условий.

## **Статья 2. Перевозки, совершаемые государством, и перевозки почтовых отправлений**

1. Настоящая Конвенция применяется к перевозкам, совершенным государством или другими юридическими лицами публичного права, отвечающим условиям, предусмотренным в статье 1.

2. При перевозке почтовых отправлений перевозчик несет ответственность только перед соответствующей почтовой администрацией в соответствии с правилами, применяемыми к отношениям между перевозчиками и почтовыми администрациями.

3. За исключением указанного в пункте 2 настоящей статьи, положения настоящей Конвенции не применяются к перевозке почтовых отправлений.

## **Глава II**

### **Документация и обязанности сторон, касающиеся перевозки пассажиров, багажа и груза**

#### **Статья 3. Пассажиры и багаж**

1. При перевозке пассажиров выдается индивидуальный или групповой перевозочный документ, содержащий:

- a) указание пунктов отправления и назначения;
- b) если пункты отправления и назначения находятся на территории одного и того же государства-участника, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории другого государства, указание по крайней мере одной такой остановки.

2. Вместо документа, упомянутого в пункте 1, могут использоваться любые другие средства, сохраняющие запись информации, указанной в этом пункте. Если используются такие

другие средства, перевозчик предлагает предоставить пассажиру письменное изложение информации, сохраненной таким образом.

3. Перевозчик предоставляет пассажиру багажную идентификационную бирку на каждое место зарегистрированного багажа.

4. Пассажиру вручается письменное уведомление о том, что в случае применения настоящей Конвенции она регламентирует и может ограничивать ответственность перевозчиков в случае смерти или телесного повреждения лица и при уничтожении, утере или повреждении багажа и при задержке.

5. Несоблюдение положений предыдущих пунктов не затрагивает существования или действительности договора перевозки, который тем не менее подпадает под действие правил настоящей Конвенции, включая правила, касающиеся ограничения ответственности.

#### **Статья 4. Груз**

1. При перевозке груза выдается авиагрузовая накладная.

2. Вместо авиагрузовой накладной могут использоваться любые другие средства, сохраняющие запись о предстоящей перевозке. Если используются такие другие средства, перевозчик, по просьбе отправителя, выдает ему квитанцию на груз, позволяющую опознать груз и получить доступ к информации, содержащейся в записи, сохраняемой такими другими средствами.

#### **Статья 5. Содержание авиагрузовой накладной или квитанции на груз**

Авиагрузовая накладная или квитанция на груз содержит:

- a) указание пунктов отправления и назначения;
- b) если пункты отправления и назначения находятся на территории одного и того же государства-участника, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории другого государства, указание по крайней мере одной такой остановки; и
- c) указание веса отправки.

#### **Статья 6. Документ, касающийся характера груза**

В случае необходимости соблюдения процедур, установленных таможенными, полицейскими и аналогичными государственными органами, от отправителя может потребоваться представление документа с указанием характера груза. Настоящее положение не создает для перевозчика вытекающих из него обязанностей, обязательств или ответственности.

## **Статья 7. Описание авиагрузовой накладной**

1. Авиагрузовая накладная составляется отправителем в трех подлинных экземплярах.
2. Первый экземпляр имеет пометку "для перевозчика" и подписывается отправителем. Второй экземпляр имеет пометку "для получателя" и подписывается отправителем и перевозчиком. Третий экземпляр подписывается перевозчиком, который передает его отправителю по принятии груза.
3. Подписи перевозчика и отправителя могут быть напечатаны или проставлены штампом.
4. Если, по просьбе отправителя, авиагрузовую накладную составляет перевозчик, то перевозчик рассматривается, до доказательства противного, как действующий от имени отправителя.

## **Статья 8. Документация при перевозке нескольких мест**

Если имеется более одного места:

- a) перевозчик груза имеет право требовать от отправителя составления отдельных авиагрузовых накладных;
- b) отправитель имеет право требовать от перевозчика выдачи отдельных квитанций на груз, если используются другие средства, указанные в пункте 2 статьи 4.

## **Статья 9. Несоблюдение требований к документации**

Несоблюдение положений статей 4–8 не затрагивает существования или действительности договора перевозки, который, тем не менее, подпадает под действие правил настоящей Конвенции, включая правила, касающиеся ограничения ответственности.

## **Статья 10. Ответственность за правильность сведений в документации**

1. Отправитель отвечает за правильность сведений и заявлений, касающихся груза, внесенных им или от его имени в авиагрузовую накладную или представленных им или от его имени перевозчику для внесения в квитанцию на груз или для включения в запись, сохраняемую другими средствами, указанными в пункте 2 статьи 4. Предшествующее положение применяется также в случае, когда лицо, действующее от имени отправителя, является также агентом перевозчика.
2. Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за любой вред, понесенный им или любым другим лицом, перед которым перевозчик несет ответственность, вследствие неправильности, неточности или неполноты сведений и заявлений, представленных отправителем или от его имени.
3. За исключением положений пунктов 1 и 2 настоящей статьи, перевозчик несет ответственность перед отправителем за любой вред, понесенный им или любым другим лицом, перед которым отправитель несет ответственность, вследствие неправильности, неточности или

неполноты сведений и заявлений, внесенных перевозчиком или от его имени в квитанцию на груз или в запись, сохраняемую другими средствами, указанными в пункте 2 статьи 4.

### **Статья 11. Доказательная сила документации**

1. Авиагрузовая накладная или квитанция на груз, до доказательства противного, являются свидетельством заключения договора, принятия груза и условий перевозки, указанных в них.
2. Любые сведения в авиагрузовой накладной или в квитанции на груз о весе, размерах и упаковке груза, а также о числе мест, до доказательства противного, являются свидетельством сообщенных данных; данные о количестве, объеме и состоянии груза не служат доказательством против перевозчика, за исключением тех случаев, когда им произведена их проверка в присутствии отправителя с указанием об этом в авиагрузовой накладной или квитанции на груз или когда они касаются очевидного состояния груза.

### **Статья 12. Право распоряжаться грузом**

1. Отправитель имеет право, при условии выполнения всех обязательств, вытекающих из договора перевозки, распоряжаться грузом, забирая его в аэропорту отправления или назначения, задерживая его в ходе перевозки в любом пункте посадки, давая указания о выдаче его в пункте назначения или в ходе перевозки иному лицу, чем первоначально указанному получателю, или требуя возвращения груза в аэропорт отправления. Отправитель не должен использовать право распоряжения грузом в ущерб перевозчику или другим отправителям и обязан возместить все расходы, вытекающие из применения этого права.
2. Если выполнить распоряжения отправителя невозможно, перевозчик обязан немедленно уведомить отправителя об этом.
3. Если перевозчик выполняет указания отправителя в отношении распоряжения грузом, не требуя представления выданного последнему экземпляра авиагрузовой накладной или квитанции на груз, то тем самым перевозчик принимает на себя, сохраняя право регресса к отправителю, ответственность за любой вред, который может быть в связи с этим причинен законному владельцу этого экземпляра авиагрузовой накладной или квитанции на груз.
4. Право отправителя прекращается в тот момент, когда, согласно статье 13, возникает право получателя. Однако, если получатель отказывается принять груз или с ним невозможно связаться, отправитель снова приобретает свое право распоряжения.

### **Статья 13. Выдача груза**

1. За исключением случаев, когда отправитель осуществил свои права согласно статье 12, получатель имеет право требовать от перевозчика, с момента прибытия груза в пункт назначения, выдачи ему груза после уплаты причитающихся платежей и выполнения условий перевозки.
2. Если не оговорено иное, перевозчик обязан известить получателя немедленно по прибытии груза.

3. Если перевозчиком признана утрата груза или если груз не прибыл по истечении семидневного срока со дня, когда он должен был прибыть, получатель вправе осуществить по отношению к перевозчику права, вытекающие из договора перевозки.

#### **Статья 14. Осуществление прав отправителя и получателя**

Отправитель и получатель могут соответственно осуществлять все права, предоставленные им статьями 12 и 13, каждый от своего имени, независимо от того, действует ли он в своих собственных интересах или в интересах другого, но при условии выполнения обязательств, налагаемых договором перевозки.

#### **Статья 15. Отношения между отправителем и получателем или взаимные отношения третьих лиц**

1. Статьи 12, 13 и 14 не затрагивают отношений ни между отправителем и получателем, ни между третьими лицами, права которых производны либо от отправителя, либо от получателя.

2. Любая оговорка, отступающая от положений статей 12, 13 и 14, должна быть занесена в авиагрузовую накладную или квитанцию на груз.

#### **Статья 16. Формальности таможенных, полицейских или других государственных органов**

1. Отправитель обязан представить такие сведения и документы, которые необходимы для выполнения формальностей таможенных, полицейских или других государственных органов, до передачи груза получателю. Отправитель отвечает перед перевозчиком за любой вред, который причинен в результате отсутствия, недостаточности или неправильности любых таких сведений или документов, за исключением тех случаев, когда вред был причинен по вине перевозчика, его служащих или агентов.

2. Перевозчик не обязан проверять такие сведения или документы в отношении их точности или достаточности.

### **Глава III**

#### **Ответственность перевозчика и степень компенсации за вред**

##### **Статья 17. Смерть и телесное повреждение пассажиров. Повреждение багажа**

1. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае смерти или телесного повреждения пассажира, только при условии, что происшествие, которое явилось причиной смерти или повреждения, произошло на борту воздушного судна или во время любых операций по посадке или высадке.

2. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, утери или повреждения зарегистрированного багажа, только при условии, что случай, который явился

причиной уничтожения, утери или повреждения, произошел на борту воздушного судна или во время любого периода, в течение которого зарегистрированный багаж находился под охраной перевозчика. Однако перевозчик не несет ответственности, если и в той мере, в какой вред явился результатом присущего багажу дефекта, качества или порока. В отношении незарегистрированного багажа, включая личные вещи, перевозчик несет ответственность, если вред причинен по его вине или по вине его служащих или агентов.

3. Если перевозчик признает утерю зарегистрированного багажа или если зарегистрированный багаж не поступил по истечении двадцати одного дня с даты, когда он должен был прибыть, пассажиру разрешается осуществлять по отношению к перевозчику права, вытекающие из договора перевозки.

4. В настоящей Конвенции термин "багаж", поскольку не предусмотрено иное, означает как зарегистрированный багаж, так и незарегистрированный багаж.

### **Статья 18. Повреждение груза**

1. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, утери или повреждения груза, только при условии, что событие, ставшее причиной такого вреда, произошло во время воздушной перевозки.

2. Однако перевозчик не несет ответственности, если и в той мере, в какой он докажет, что уничтожение, утеря или повреждение груза произошли в результате одного или нескольких перечисленных ниже обстоятельств:

- a) присущего грузу дефекта, качества или порока;
- b) неправильной упаковки груза лицом, кроме перевозчика, его служащих или агентов;
- c) акта войны или вооруженного конфликта;
- d) акта органа государственной власти, связанного с ввозом, вывозом или транзитом груза.

3. Воздушная перевозка по смыслу пункта 1 настоящей статьи охватывает период времени, в течение которого груз находится под охраной перевозчика.

4. Период времени воздушной перевозки не включает в себя никакой наземной перевозки, морской перевозки или перевозки внутренним водным путем, осуществленной вне аэропорта. Однако если подобная перевозка осуществляется во исполнение договора воздушной перевозки в целях погрузки, выдачи или перегрузки, любой вред, до доказательства противного, считается следствием события, имевшего место во время воздушной перевозки. Если перевозчик без согласия отправителя заменяет перевозку, которую по соглашению между сторонами предполагалось осуществить по воздуху, полностью или частично перевозкой каким-либо другим видом транспорта, такая перевозка другим видом транспорта считается перевозкой, осуществляемой в период времени воздушной перевозки.



## **Статья 19. Задержка**

Перевозчик несет ответственность за вред, происшедший вследствие задержки при воздушной перевозке пассажиров, багажа или груза. Однако перевозчик не несет ответственности за вред, причиненный вследствие задержки, если он докажет, что им и его служащими и агентами приняты все возможные, разумно необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда, или что ему или им было невозможно принять такие меры.

## **Статья 20. Освобождение от ответственности**

Если перевозчик докажет, что вред был причинен или его причинению способствовали небрежность, неправильное действие или бездействие лица, требующего возмещения, или лица, от которого происходят его права, перевозчик полностью или частично освобождается от ответственности перед требующим возмещения лицом в той мере, в какой такие небрежность, неправильное действие или бездействие причинили вред или способствовали его причинению. Когда требование о возмещении заявлено иным лицом, чем пассажир, в связи со смертью или телесным повреждением, понесенным этим последним, перевозчик равным образом полностью или частично освобождается от ответственности в той мере, в какой он докажет, что небрежность, другое неправильное действие или бездействие этого пассажира причинили вред или способствовали его причинению. Настоящая статья применяется ко всем положениям об ответственности в настоящей Конвенции, включая пункт 1 статьи 21.

## **Статья 21. Компенсация в случае смерти или телесного повреждения пассажиров**

1. В отношении вреда, причиненного согласно пункту 1 статьи 17 и не превышающего 100 000 специальных прав заимствования на каждого пассажира, перевозчик не может исключать или ограничивать свою ответственность.
2. Перевозчик не несет ответственности за вред, причиненный согласно пункту 1 статьи 17, в той мере, в какой вред превышает на каждого пассажира 100 000 специальных прав заимствования, если перевозчик докажет, что:
  - а) такой вред не был причинен из-за небрежности, или другого неправильного действия, или бездействия перевозчика, или его служащих, или агентов; или
  - б) такой вред причинен исключительно из-за небрежности, или другого неправильного действия, или бездействия третьей стороны.

## **Статья 22. Пределы ответственности в отношении задержки, багажа и груза**

1. В случае вреда, причиненного при перевозке лиц в результате задержки, о которой говорится в статье 19, ответственность перевозчика в отношении каждого пассажира ограничивается суммой 4150 специальных прав заимствования.
2. При перевозке багажа ответственность перевозчика в случае уничтожения, утери, повреждения или задержки ограничивается суммой 1000 специальных прав заимствования в отношении каждого пассажира, за исключением случаев, когда пассажир сделал в момент

передачи зарегистрированного багажа перевозчику особое заявление о заинтересованности в доставке и уплатил дополнительный сбор, если это необходимо. В этом случае перевозчик обязан уплатить сумму, не превышающую объявленную сумму, если только он не докажет, что эта сумма превышает действительную заинтересованность пассажира в доставке.

3. При перевозке груза ответственность перевозчика в случае уничтожения, утери, повреждения или задержки ограничивается суммой 17 специальных прав заимствования за килограмм, за исключением случаев, когда отправитель сделал в момент передачи места перевозчику особое заявление о заинтересованности в доставке и уплатил дополнительный сбор, если это необходимо. В этом случае перевозчик обязан уплатить сумму, не превышающую объявленную сумму, если только он не докажет, что эта сумма превышает действительную заинтересованность отправителя в доставке.

4. В случае уничтожения, утери, повреждения или задержки части груза или любого предмета, содержащегося в нем, при определении предела ответственности перевозчика во внимание принимается только общий вес соответствующего места или мест. Однако когда уничтожение, утеря, повреждение или задержка части груза или любого содержащегося в нем предмета влияет на стоимость других мест, включенных в одну и ту же авиагрузовую накладную, или в ту же квитанцию, или, если они не выданы, в ту же запись, сохраняемую другими средствами, указанными в пункте 2 статьи 4, при определении предела ответственности должен также приниматься во внимание общий вес такого места или мест.

5. Вышеуказанные положения пунктов 1 и 2 настоящей статьи не применяются, если будет доказано, что вред произошел в результате действия или бездействия перевозчика, его служащих или агентов, совершенного с намерением причинить вред или безрассудно и с сознанием того, что в результате этого, возможно, произойдет вред, при условии, что в случае такого действия или бездействия служащего или агента будет также доказано, что этот служащий или агент действовал в рамках своих обязанностей.

6. Пределы, установленные статьей 21 и настоящей статьей, не препятствуют суду присудить в соответствии со своим законом дополнительно все или часть судебных издержек и других расходов по судебному разбирательству, понесенных истцом, включая проценты. Вышеуказанное положение не применяется, если сумма, присужденная в порядке возмещения вреда, исключая судебные издержки и другие расходы, связанные с судебным разбирательством, не превышает сумму, которую перевозчик в письменном виде предложил истцу в течение шести месяцев со дня причинения вреда или до начала судебного дела, если эта дата является более поздней.

### **Статья 23. Перевод валютных единиц**

1. Суммы, указанные в специальных правах заимствования в настоящей Конвенции, рассматриваются как относящиеся к специальным правам заимствования, как они определены Международным валютным фондом. Перевод этих сумм в национальные валюты в случае судебных разбирательств производится в соответствии со стоимостью таких валют в специальных правах заимствования на дату судебного решения. Стоимость в специальных правах заимствования национальной валюты государства-участника, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом для его собственных операций и расчетов на дату судебного решения. Стоимость в специальных правах заимствования национальной валюты государства-участника, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется по методу, установленному этим государством-участником.

2. Тем не менее государства, которые не являются членами Международного валютного фонда и законодательство которых не позволяет применять положения пункта 1 настоящей статьи, могут при ратификации или присоединении или в любое время после этого заявить, что предел ответственности перевозчика, предписываемый в статье 21, устанавливается в сумме 1 500 000 валютных единиц на пассажира при судебном разбирательстве на их территории; 62 500 валютных единиц на пассажира в отношении пункта 1 статьи 22; 15 000 валютных единиц на пассажира в отношении пункта 2 статьи 22; и 250 валютных единиц за килограмм в отношении пункта 3 статьи 22. Такая валютная единица состоит из шестидесяти пяти с половиной миллиграммов золота пробы девятьсот тысячных. Указанные суммы могут быть переведены в соответствующую национальную валюту в округленных цифрах. Перевод таких сумм в национальную валюту осуществляется согласно законодательству соответствующего государства.

3. Расчеты, упомянутые в последнем предложении пункта 1 настоящей статьи, и перевод, упомянутый в пункте 2 настоящей статьи, выполняются таким образом, чтобы выразить в национальной валюте государства-участника, насколько это возможно, такую же реальную стоимость количественных показателей, указанных в статьях 21 и 22, какая будет получена в результате применения первых трех предложений пункта 1 настоящей статьи. Государства-участники информируют депозитария о методе исчисления согласно пункту 1 настоящей статьи или о результатах перевода согласно пункту 2 настоящей статьи соответственно при сдаче на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении к настоящей Конвенции, а также после каждого их изменения.

#### **Статья 24. Пересмотр пределов**

1. Без ущерба для положений статьи 25 настоящей Конвенции и с учетом приводимых ниже положений пункта 2 пределы ответственности, установленные в статьях 21, 22 и 23, пересматриваются депозитарием каждые пять лет, причем первый такой пересмотр проводится в конце пятого года после даты вступления в силу настоящей Конвенции или, если Конвенция не вступит в силу в течение пяти лет с даты, когда она была впервые открыта для подписания, в течение первого года после ее вступления в силу, с использованием коэффициента инфляции, соответствующего совокупным темпам инфляции за период со времени предыдущего пересмотра, или при первом пересмотре – с даты вступления в силу Конвенции. Размер темпов инфляции, используемый при определении коэффициента инфляции, исчисляется на основе средневзвешенных годовых ставок увеличения или понижения индексов потребительских цен в государствах, валюты которых образуют специальные права заимствования, упомянутые в пункте 1 статьи 23.

2. Если в результате пересмотра, упомянутого в предыдущем пункте, делается вывод о том, что коэффициент инфляции превысил 10 процентов, то депозитарий уведомляет государства-участники об изменении пределов ответственности. Любое такое изменение вступает в силу через шесть месяцев после уведомления о нем государств-участников. Если в течение трех месяцев после уведомления о нем государств-участников большинство государств-участников заявят о своем несогласии, изменение не вступает в силу и депозитарий передает данный вопрос на рассмотрение совещания государств-участников. Депозитарий незамедлительно уведомляет все государства-участники о вступлении в силу любого изменения.

3. Независимо от положений пункта 1 настоящей статьи, процедура, упомянутая в пункте 2 настоящей статьи, применяется в любое время при условии, что просьба об этом высказана одной третью государств-участников и что коэффициент инфляции, упомянутый в пункте 1, превысил 30 процентов за период с даты предыдущего пересмотра или с даты вступления в силу настоящей

Конвенции, если пересмотр еще не проводился. Последующие пересмотры с использованием процедуры, описанной в пункте 1 настоящей статьи, будут проводиться каждые пять лет, начиная с конца пятого года после даты пересмотра в соответствии с настоящим пунктом.

### **Статья 25. Оговорка в отношении пределов**

Перевозчик может оговорить, что в отношении договора перевозки применяются более высокие пределы ответственности, чем предусмотренные в настоящей Конвенции, либо никакие пределы ответственности не применяются.

### **Статья 26. Недействительность договорных положений**

Всякая оговорка, клонящаяся к освобождению перевозчика от ответственности или же установлению предела ответственности, меньшего, чем тот, который установлен в настоящей Конвенции, является недействительной и не порождает никаких последствий, но недействительность этой оговорки не влечет за собой недействительности договора, который продолжает подпадать под действие положений настоящей Конвенции.

### **Статья 27. Свобода заключения договора**

Ничто в настоящей Конвенции не препятствует перевозчику отказаться от заключения договора перевозки, отказаться от каких-либо средств защиты, предусматриваемых Конвенцией, или установить условия, не противоречащие положениям настоящей Конвенции.

### **Статья 28. Предварительные выплаты**

В случае авиационного происшествия, вызвавшего смерть или повреждение пассажиров, перевозчик, если это предусматривается его национальным законодательством, незамедлительно производит предварительные выплаты физическому лицу или лицам, которые имеют право требовать компенсацию, для удовлетворения безотлагательных экономических потребностей таких лиц. Такие предварительные выплаты не означают признание ответственности и могут идти в зачет последующих выплат перевозчика в плане возмещения вреда.

### **Статья 29. Основания для иска**

При перевозке пассажиров, багажа и груза любой иск об ответственности, независимо от его основания, будь то на основании настоящей Конвенции, договора, правонарушения или на любом другом основании, может быть предъявлен лишь в соответствии с условиями и такими пределами ответственности, которые предусмотрены настоящей Конвенцией, без ущерба для определения круга лиц, которые имеют право на иск, и их соответствующих прав. При любом таком иске штрафы, штрафные санкции или любые другие выплаты, не относящиеся к компенсации фактического вреда, не подлежат взысканию.

### **Статья 30. Служащие, агенты. Общая сумма исков**

1. Если иск предъявлен к служащему или агенту перевозчика в связи с вредом, о котором говорится в настоящей Конвенции, такой служащий или агент, если он докажет, что он действовал в рамках своих служебных обязанностей, имеет право ссылаться на условия и пределы ответственности, на которые имеет право ссылаться сам перевозчик на основании настоящей Конвенции.
2. Общая сумма, которая может быть взыскана с перевозчика, его служащих и агентов, не должна в этом случае превышать указанных пределов.
3. За исключением случаев перевозки груза, положения пунктов 1 и 2 настоящей статьи не применяются, если будет доказано, что вред явился результатом действия или бездействия служащего или агента, совершенного с намерением причинить вред или безрассудно и с сознанием того, что в результате этого может быть причинен вред.

### **Статья 31. Своевременное внесение возражений**

1. Получение зарегистрированного багажа или груза получателем без возражений составляет предположение, впредь до доказательства противного, что багаж или груз были доставлены в надлежащем состоянии и согласно перевозочному документу или записи, сохраняемой другими средствами, упоминаемыми в пункте 2 статьи 3 и в пункте 2 статьи 4.
2. В случае причинения вреда лицо, имеющее право на получение груза, должно направить перевозчику возражение немедленно по обнаружении вреда и не позднее семи дней со дня получения зарегистрированного багажа и четырнадцати дней со дня получения груза. В случае задержки протест должен быть произведен не позднее двадцати одного дня, считая со дня, когда багаж или груз были переданы в его распоряжение.
3. Всякое возражение должно быть осуществлено письменно и вручено или отправлено в вышеупомянутые сроки.
4. При отсутствии возражения в вышеупомянутые сроки никакие иски против перевозчика не принимаются, кроме случая обмана со стороны последнего.

### **Статья 32. Смерть лица, несущего ответственность**

В случае смерти лица, несущего ответственность, иск о возмещении вреда предъявляется в соответствии с условиями настоящей Конвенции к лицам, на законном основании представляющим его имущество.

### **Статья 33. Юрисдикция**

1. Иск об ответственности должен быть предъявлен по выбору истца в пределах территории одного из государств-участников либо в суде по месту жительства перевозчика, по месту его основного коммерческого предприятия или по месту, где он имеет коммерческое предприятие, посредством которого был заключен договор, либо в суде места назначения перевозки.

2. В отношении вреда, происшедшего в результате смерти или телесного повреждения пассажира, иск об ответственности может быть возбужден в одном из судов, упомянутых в пункте 1 настоящей статьи, или на территории государства-участника, в котором пассажир на момент происшествия имеет основное и постоянное место жительства и в которое или из которого перевозчик предоставляет услуги, связанные с воздушной перевозкой пассажиров либо на собственных воздушных судах, либо на воздушных судах другого перевозчика на основании коммерческого соглашения и в котором этот перевозчик осуществляет деятельность, связанную с воздушной перевозкой пассажиров, используя помещения, арендуемые самим перевозчиком или другим перевозчиком, с которым он имеет коммерческое соглашение, или принадлежащие ему или такому другому перевозчику.

3. Для целей пункта 2:

- а) "коммерческое соглашение" означает соглашение между перевозчиками, кроме агентского соглашения, касающееся предоставления их совместных услуг, связанных с воздушными перевозками пассажиров;
- б) "основное и постоянное место жительства" означает одно зафиксированное и постоянное место проживания пассажира на момент происшествия. Гражданство пассажира не является определяющим фактором в этом отношении.

4. Процедура определяется законом суда, в котором предъявлен иск.

### **Статья 34. Арбитраж**

1. С учетом положений настоящей статьи стороны в договоре перевозки груза могут установить, что любой спор, касающийся ответственности перевозчика по настоящей Конвенции, подлежит разрешению в арбитраже. Такая договоренность оформляется в письменной форме.

2. Арбитражное разбирательство по выбору истца проводится в одном из мест в соответствии с компетенцией судов, предусмотренной в статье 33.

3. Арбитр или арбитражный трибунал применяют положения настоящей Конвенции.

4. Положения пунктов 2 и 3 настоящей статьи считаются составной частью любой арбитражной оговорки или договоренности, и любое условие такой оговорки или договоренности, несовместимое с ними, является ничтожным и недействительным.

### **Статья 35. Исковая давность**

1. Иск об ответственности должен быть возбужден, под страхом утраты права на иск, в течение двух лет с момента прибытия по назначению, или со дня, когда воздушное судно должно было бы прибыть, или с момента остановки перевозки.

2. Порядок исчисления этого срока определяется законом суда, в котором вчинен иск.

### **Статья 36. Последовательные перевозчики**

1. В случаях перевозок, регулируемых определением пункта 3 статьи 1, производимых несколькими последовательными перевозчиками, каждый перевозчик, принимающий пассажиров, багаж или груз, подпадает под действие правил, установленных настоящей Конвенцией, и рассматривается в качестве одной из сторон в договоре перевозки, поскольку этот договор имеет отношение к части перевозки, совершаемой под его контролем.

2. В случае такой перевозки пассажир или любое лицо, имеющее право претендовать на компенсацию от его имени, может возбудить дело лишь против перевозчика, производившего ту перевозку, в течение которой произошло происшествие или задержка, за исключением случая, когда по специальному условию первый перевозчик принял ответственность за весь путь.

3. В отношении багажа или груза пассажир или отправитель может возбудить дело против первого перевозчика, и пассажир или получатель, имеющий право на получение, – против последнего; и тот и другой могут, кроме того, взыскать с перевозчика, совершившего перевозку, в течение которой произошли уничтожение, утеря, повреждение или задержка. Эти перевозчики будут нести солидарную ответственность перед отправителем и получателем.

### **Статья 37. Право регресса против третьих лиц**

Настоящая Конвенция ни в коей мере не предпринимает вопроса о том, имеет ли лицо, ответственное за вред в соответствии с ее положениями, право регресса против любого другого лица.

## **Глава IV**

### **Смешанные перевозки**

#### **Статья 38. Смешанные перевозки**

1. В случае смешанных перевозок, осуществляемых частично воздушным и частично каким-либо иным способом перевозки, положения настоящей Конвенции применяются с учетом пункта 4 статьи 18 лишь к воздушной перевозке, если притом последняя отвечает условиям статьи 1.

2. Ничто в настоящей Конвенции не мешает сторонам в случае смешанной перевозки включать в воздушно-перевозочный документ условия, относящиеся к перевозкам иными способами перевозки, при условии, что положения настоящей Конвенции будут применимы в отношении перевозки по воздуху.

## Глава V

### Воздушные перевозки, осуществляемые лицами, не являющимися перевозчиками по договору

#### **Статья 39. Перевозчик по договору. Фактический перевозчик**

Положения настоящей главы применяются в тех случаях, когда лицо (в дальнейшем именуемое "перевозчиком по договору") в качестве основной стороны заключает договор перевозки, регулируемой настоящей Конвенцией, с пассажиром, или отправителем, или с лицом, действующим от имени пассажира или отправителя, а другое лицо (в дальнейшем именуемое "фактическим перевозчиком"), будучи уполномоченным перевозчиком по договору, осуществляет всю перевозку или часть ее, но не является в отношении такой части последовательным перевозчиком в смысле настоящей Конвенции. Наличие упомянутого полномочия предполагается до доказательства противного.

#### **Статья 40. Ответственность перевозчика по договору и фактического перевозчика**

Если иное не оговорено в настоящей главе, в тех случаях, когда фактический перевозчик осуществляет полностью или частично перевозку, которая в соответствии с договором, предусмотренным в статье 39, регулируется настоящей Конвенцией, как перевозчик по договору, так и фактический перевозчик подпадают под действие правил настоящей Конвенции, причем первый из них – в отношении всей перевозки, предусмотренной в договоре, второй же – лишь в отношении той перевозки, которую он осуществляет.

#### **Статья 41. Взаимное отнесение ответственности**

1. Действия или бездействие фактического перевозчика и его служащих и агентов, действовавших в рамках своих обязанностей, в отношении перевозки, осуществляемой фактическим перевозчиком, считаются действиями или бездействием и перевозчика по договору.

2. Действия или бездействие перевозчика по договору и его служащих и агентов, действовавших в рамках своих обязанностей, в отношении перевозки, осуществляемой фактическим перевозчиком, считаются действиями или бездействием и фактического перевозчика. Однако эти действия или бездействие ни в коем случае не возлагают на фактического перевозчика ответственность, которая превышала бы пределы, предусмотренные в статьях 21, 22, 23 и 24. Никакое особое соглашение, в соответствии с которым перевозчик по договору принимает на себя обязательства, не возлагаемые настоящей Конвенцией, никакой отказ от прав или средств защиты, оговоренных настоящей Конвенцией, или какие бы то ни было специальные заявления о заинтересованности в доставке, предусмотренные в статье 22, не распространяются на фактического перевозчика без его на то согласия.

#### **Статья 42. Обращение распоряжений и возражений**

Любые распоряжения и возражения, предъявляемые перевозчику на основании настоящей Конвенции, имеют одинаковую силу вне зависимости от того, обращены ли они к



перевозчику по договору или к фактическому перевозчику. Однако распоряжения, предусмотренные в статье 12, имеют силу, лишь если они обращены к перевозчику по договору.

#### **Статья 43. Служащие и агенты**

В отношении перевозки, осуществляемой фактическим перевозчиком, любой служащий или агент этого перевозчика или перевозчика по договору, если он докажет, что он действовал в рамках своих обязанностей, имеет право ссылаться на условия и пределы ответственности, относящиеся по настоящей Конвенции к перевозчику, служащим или агентом которого он является, если, однако, не будет доказано, что он действовал таким образом, что в соответствии с настоящей Конвенцией ссылка на пределы ответственности не может иметь место.

#### **Статья 44. Общая сумма возмещения**

В отношении перевозки, осуществляемой фактическим перевозчиком, общая сумма возмещения, которая может быть получена с этого перевозчика, с перевозчика по договору и с его служащих и агентов, действовавших в рамках своих обязанностей, не может превышать максимального возмещения, которое, на основании настоящей Конвенции, может быть взыскано либо с перевозчика по договору, либо с фактического перевозчика, причем ни одно из упомянутых лиц не несет ответственности сверх применимого к этому лицу предела.

#### **Статья 45. Обращение исков**

Всякий иск об ответственности, относящийся к перевозке, осуществляемой фактическим перевозчиком, может по выбору истца быть возбужден либо против этого перевозчика, либо против перевозчика по договору, либо против обоих, совместно или в отдельности. Если иск возбужден лишь против одного из этих перевозчиков, он имеет право привлечь и другого перевозчика к делу перед судом, в котором вчинен иск, причем процедура такого привлечения и его последствия определяются законом этого суда.

#### **Статья 46. Дополнительная юрисдикция**

Всякий иск об ответственности, предусмотренный в статье 45, должен быть возбужден по выбору истца в пределах территории одного из государств-участников либо в одном из судов, в которых иск может быть вчинен против перевозчика по договору на основании статьи 33, либо в суде по месту жительства фактического перевозчика или по месту нахождения его основного коммерческого предприятия.

#### **Статья 47. Недействительность договорных положений**

Всякая оговорка, клонящаяся к освобождению перевозчика по договору или фактического перевозчика от ответственности на основании настоящей главы или же к установлению предела ответственности, меньшего, чем тот, который применим в соответствии с настоящей главой, является недействительной и не порождает никаких последствий, но недействительность этой оговорки не влечет за собой недействительности всего договора, который продолжает подпадать под действие положений настоящей главы.

## **Статья 48. Взаимоотношения перевозчика по договору и фактического перевозчика**

За исключением положений статьи 45, ничто в настоящей главе не затрагивает возникающие между перевозчиками права и обязанности, включая любое право регресса или освобождения от ответственности.

## **Глава VI**

### **Прочие положения**

#### **Статья 49. Обязательное применение**

Являются недействительными всякие положения договора перевозки и всякие особые соглашения, предшествовавшие причинению вреда, которыми стороны отступали бы от правил настоящей Конвенции либо путем определения подлежащего применению закона, либо путем изменения правил о юрисдикции.

#### **Статья 50. Страхование**

Государства-участники требуют, чтобы их перевозчики обеспечили надлежащее страхование своей ответственности в соответствии с настоящей Конвенцией. Государство-участник, в которое перевозчик выполняет полеты, может потребовать от него доказательств обеспечения надлежащего страхования своей ответственности по настоящей Конвенции.

#### **Статья 51. Перевозки, осуществляемые при исключительных обстоятельствах**

Положения статей с 3 по 5, 7 и 8, касающиеся перевозочных документов, не применяются к перевозкам, осуществляемым при исключительных обстоятельствах вне рамок обычных операций по эксплуатации воздушного транспорта.

#### **Статья 52. Определение дней**

Когда в настоящей Конвенции речь идет о днях, то подразумеваются календарные дни, а не рабочие дни.

## Глава VII

### Заключительные положения

#### Статья 53. Подписание, ратификация и вступление в силу

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания в Монреале 28 мая 1999 года государствами, участвовавшими в Международной конференции по воздушному праву, состоявшейся в Монреале с 10 по 28 мая 1999 года. После 28 мая 1999 года Конвенция будет открыта для подписания всеми государствами в Штаб-квартире Международной организации гражданской авиации в Монреале до ее вступления в силу в соответствии с пунктом 6 настоящей статьи.
2. Настоящая Конвенция открыта также для подписания региональными организациями экономической интеграции. Для целей настоящей Конвенции "региональная организация экономической интеграции" означает любую организацию, учрежденную суверенными государствами определенного региона, которая обладает компетенцией в отношении некоторых вопросов, регулируемых настоящей Конвенцией, и должным образом уполномочена подписывать и ратифицировать, принимать, утверждать настоящую Конвенцию или присоединяться к ней. Ссылка на "государство-участника" или "государства-участники" в настоящей Конвенции иным образом, чем в пункте 2 статьи 1, пункте 1 b) статьи 3, пункте b) статьи 5, статьях 23, 33, 46 и пункте b) статьи 57, распространяется в равной мере на региональную организацию экономической интеграции. Для целей статьи 24 ссылки на "большинство государств-участников" и "одну треть государств-участников" не распространяются на региональную организацию экономической интеграции.
3. Настоящая Конвенция подлежит ратификации государствами и региональными организациями экономической интеграции, которые ее подписали.
4. Любое государство или региональная организация экономической интеграции, которые не подписали настоящую Конвенцию, могут принять, утвердить ее или присоединиться к ней в любое время.
5. Ратификационные грамоты и документы о принятии, утверждении или присоединении сдаются на хранение в Международную организацию гражданской авиации, которая настоящим назначается депозитарием.
6. Настоящая Конвенция вступает в силу на шестидесятый день с даты сдачи на хранение депозитарию тридцатой ратификационной грамоты, документа о принятии, утверждении или присоединении между государствами, которые сдали на хранение такие документы. Документ, сданный на хранение региональной организацией экономической интеграции, не учитывается для целей настоящего пункта.
7. Для других государств и для других региональных организаций экономической интеграции настоящая Конвенция вступает в силу на шестидесятый день с даты сдачи на хранение ратификационной грамоты, документа о принятии, утверждении или присоединении.
8. Депозитарий незамедлительно уведомляет все государства, подписавшие Конвенцию, и все государства-участники:

- a) о каждом подписании настоящей Конвенции и дате такого подписания;
- b) о сдаче на хранение каждой ратификационной грамоты, документа о принятии, утверждении или присоединении и о дате такой сдачи на хранение;
- c) о дате вступления в силу настоящей Конвенции;
- d) о дате вступления в силу любого изменения пределов ответственности, установленных в соответствии с настоящей Конвенцией;
- e) о любой денонсации в соответствии со статьей 54.

#### **Статья 54. Денонсация**

1. Любое государство-участник может денонсировать настоящую Конвенцию путем письменного уведомления депозитария.
2. Денонсация вступает в силу через сто восемьдесят дней с даты получения такого уведомления депозитарием.

#### **Статья 55. Взаимосвязь с другими документами Варшавской конвенции**

Настоящая Конвенция имеет преимущественную силу перед любыми правилами, применяемыми к международной воздушной перевозке:

1. между государствами – участниками настоящей Конвенции в силу совместного участия этих государств в:
  - a) *Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года (в дальнейшем именуется Варшавской конвенцией);*
  - b) *Протоколе об изменении Варшавской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года, совершенном в Гааге 28 сентября 1955 года (в дальнейшем именуется Гаагским протоколом);*
  - c) *Конвенции, дополнительной к Варшавской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицом, не являющимся перевозчиком по договору, подписанной в Гвадалахаре 18 сентября 1961 года (в дальнейшем именуется Гвадалахарской конвенцией);*
  - d) *Протоколе об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года и измененной протоколом, совершенным в Гааге 28 сентября 1955 года, измененной Гаагским протоколом, подписанном в Гватемале 8 марта 1971 года (в дальнейшем именуется Гватемальским протоколом);*

- е) дополнительных протоколах № 1–3 и Монреальском протоколе № 4 об изменении Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом, или Варшавской конвенции, измененной Гаагским и Гватемальским протоколами, подписанных в Монреале 25 сентября 1975 года (в дальнейшем именуются Монреальскими протоколами); или

2. в пределах территории любого отдельного государства – участника настоящей Конвенции в силу участия этого государства в одном или нескольких документах, упомянутых выше в подпунктах а) – е).

### **Статья 56. Государства, имеющие более одной правовой системы**

1. Если государство имеет две или более территориальные единицы, в которых применяются различные правовые системы в отношении вопросов, регулируемых настоящей Конвенцией, оно может в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения заявить, что настоящая Конвенция распространяется на все его территориальные единицы или лишь на одну или более из них и может изменить это заявление, представив другое заявление в любое время.

2. Любое такое заявление доводится до сведения депозитария, и в нем должны ясно указываться территориальные единицы, к которым применяется Конвенция.

3. В отношении государства-участника, сделавшего такое заявление:

- а) ссылки в статье 23 на "национальную валюту" понимаются как относящиеся к валюте соответствующей территориальной единицы этого государства; и
- б) ссылка в статье 28 на "национальное законодательство" понимается как относящаяся к законодательству соответствующей территориальной единицы этого государства.

### **Статья 57. Оговорки**

Никакие оговорки к настоящей Конвенции не допускаются, за исключением того, что государство-участник может в любое время заявить путем уведомления депозитария о том, что настоящая Конвенция не распространяется на:

- а) международные воздушные перевозки, выполняемые непосредственно этим государством-участником в некоммерческих целях в связи с осуществлением его функций и обязанностей в качестве суверенного государства; и/или
- б) перевозку лиц, груза и багажа, осуществляемую для его военных властей, на воздушных судах, зарегистрированных в этом государстве-участнике или арендованных им, которые полностью зарезервированы этими властями или от их имени.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом уполномоченные, подписали настоящую Конвенцию.

СОВЕРШЕНО в Монреале 28 дня мая месяца одна тысяча девятьсот девяносто девятого года на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках, причем все тексты являются равно аутентичными. Настоящая Конвенция остается на хранении в архивах Международной организации гражданской авиации, а ее заверенные копии направляются депозитарием всем государствам – участникам настоящей Конвенции, а также всем государствам – участникам Варшавской конвенции, Гаагского протокола, Гвадалахарской конвенции, Гватемальского протокола и Монреальских протоколов.

# 统一国际航空运输某些规则的公约

本公约的当事国：

认识到一九二九年十月十二日在华沙签订的《统一国际航空运输某些规则的公约》（以下称“华沙公约”），和其他有关文件在统一国际航空私法方面作出的重要贡献；

认识到使华沙公约和相关文件现代化和一体化的必要性；

认识到确保国际航空运输消费者的利益的重要性，以及在恢复性赔偿原则的基础上提供公平赔偿的必要性；

重申按照一九四四年十二月七日订于芝加哥的《国际民用航空公约》的原则和宗旨对国际航空运输运营的有序发展以及旅客、行李和货物通畅流动的愿望；

确信国家间采取集体行动，通过制定一项新公约来增进对国际航空运输某些规则的一致化和法典化是获得公平的利益平衡的最适当方法；

达成协议如下：

## 第一章

### 总 则

#### 第一条 适用范围

一、本公约适用于所有以航空器运送人员、行李或者货物而收取报酬的国际运输。本公约同样适用于航空运输企业以航空器履行的免费运输。

二、就本公约而言，“国际运输”系指根据当事人的约定，不论在运输中有无间断或者转运，其出发地点和目的地点是在两个当事国的领土内，或者在一个当事国的领土内，而在另一国的领土内有一个约定的经停地点的任何运输，即使该国为非当事国。就本公约而言，在一个当事国的领土内两个地点之间的运输，而在另一国的领土内没有约定的经停地点的，不是国际运输。

三、运输合同各方认为几个连续的承运人履行的运输是一项单一的业务活动的，无论其形式是以一个合同订立或者一系列合同订立，就本公约而言，应当视为一项不可分割的运输，并不仅因其中一个合同或者一系列合同完全在同一国领土内履行而丧失其国际性质。

四、本公约同样适用于第五章规定的运输，除非该章另有规定。

## 第二条 国家履行的运输和邮件运输

一、本公约适用于国家或者依法成立的公共机构在符合第一条规定的条件下履行的运输。

二、在邮件运输中，承运人仅根据适用于承运人和邮政当局之间关系的规则，对有关的邮政当局承担责任。

三、除本条第二款规定外，本公约的规定不适用于邮件运输。

## 第二章

### 旅客、行李和货物运输的有关凭证和当事人的义务

#### 第三条 旅客和行李

一、就旅客运输而言，应当出具个人的或者集体的运输凭证，该项凭证应当载明：

（一）对出发地点和目的地点的标示；

（二）出发地点和目的地点是在一个当事国的领土内，而在另一国的领土内有一个或者几个约定的经停地点的，至少对其中一个此种经停地点的标示。

二、任何保存第一款内容的其他方法都可以用来代替出具该款中所指的运输凭证。采用此种其他方法的，承运人应当提出向旅客出具一份以此种方法保存的内容的书面陈述。

三、承运人应当就每一件托运行李向旅客出具行李识别标签。

四、旅客应当得到书面提示，说明在适用本公约的情况下，本公约调整并可能限制承运人对死亡或者伤害，行李毁灭、遗失或者损坏，以及延误所承担的责任。

五、未遵守前几款的规定，不影响运输合同的存在或者有效，该运输合同仍应当受本公约规则的约束，包括有关责任限制规则的约束。

#### 第四条 货物

一、就货物运输而言，应当出具航空货运单。

二、任何保存将要履行的运输的记录的其他方法都可以用来代替出具航空货运单。采用此种其他方法的，承运人应当应托运人的要求，向托运人出具货物收据，以便识别货物并能获得此种其他方法所保存记录中的内容。



## 第五条 航空货运单或者货物收据的内容

航空货运单或者货物收据应当包括：

- (一) 对出发地点和目的地点的标示；
- (二) 出发地点和目的地点是在一个当事国的领土内，而在另一国的领土内有一个或者几个约定的经停地点的，至少对其中一个此种经停地点的标示；以及
- (三) 对货物重量的标示。

## 第六条 关于货物性质的凭证

在需要履行海关、警察和类似公共当局的手续时，托运人可以被要求出具标明货物性质的凭证。此项规定对承运人不造成任何职责、义务或由此产生的责任。

## 第七条 航空货运单的说明

一、托运人应当填写航空货运单正本一式三份。

二、第一份应当注明“交承运人”，由托运人签字。第二份应当注明“交收货人”，由托运人和承运人签字。第三份由承运人签字，承运人在接受货物后应当将其交给托运人。

三、承运人和托运人的签字可以印就或者用戳记。

四、承运人根据托运人的请求填写航空货运单的，在没有相反证明的情况下，应当视为代托运人填写。

## 第八条 多包件货物的凭证

在货物不止一个包件时：

- (一) 货物承运人有权要求托运人分别填写航空货运单；
- (二) 采用第四条第二款所指其他方法的，托运人有权要求承运人分别出具货物收据。

## 第九条 未遵守凭证的规定

未遵守第四条至第八条的规定，不影响运输合同的存在或者有效，该运输合同仍应当受本公约规则的约束，包括有关责任限制规则的约束。

## 第十条 对凭证说明的责任

一、对托运人或者以其名义在航空货运单上载入的关于货物的各项说明和陈述的正确性，或者对托运人或者以其名义提供给承运人载入货物收据或者载入第四条第二款所指其他方法所保存记录的关于货物的各项说明和陈述的正确性，托运人应当负责。以托运人名义行事的人同时也是承运人的代理人的，同样适用上述规定。

二、对因托运人或者以其名义所提供的各项说明和陈述不符合规定、不正确或者不完全，给承运人或者承运人对之负责的任何其他人造成的一切损失，托运人应当对承运人承担赔偿责任。

三、除本条第一款和第二款规定的外，对因承运人或者以其名义在货物收据或者在第四条第二款所指其他方法所保存的记录上载入的各项说明和陈述不符合规定、不正确或者不完全，给托运人或者托运人对之负责的任何其他人造成的一切损失，承运人应当对托运人承担赔偿责任。

## 第十一条 凭证的证据价值

一、航空货运单或者货物收据是订立合同、接受货物和所列运输条件的初步证据。

二、航空货运单上或者货物收据上关于货物的重量、尺寸和包装以及包件件数的任何陈述是所述事实的初步证据；除经过承运人在托运人在场时查对并在航空货运单上或者货物收据上注明经过如此查对或者其为关于货物外表状况的陈述外，航空货运单上或者货物收据上关于货物的数量、体积和状况的陈述不能构成不利于承运人的证据。

## 第十二条 处置货物的权利

一、托运人在负责履行运输合同规定的全部义务的条件下，有权对货物进行处置，即可以在出发地机场或者目的地机场将货物提回，或者在途中经停时中止运输，或者要求在目的地点或者途中将货物交给非原指定的收货人，或者要求将货物运回出发地机场。托运人不得因行使此种处置权而使承运人或者其他托运人遭受损失，并必须偿付因行使此种权利而产生的费用。

二、托运人的指示不可能执行的，承运人必须立即通知托运人。

三、承运人按照托运人的指示处置货物，没有要求出示托运人所收执的那份航空货运单或者货

物收据，给该份航空货运单或者货物收据的合法持有人造成损失的，承运人应当承担责任，但是不妨碍承运人对托运人的追偿权。

四、收货人的权利依照第十三条规定开始时，托运人的权利即告终止。但是，收货人拒绝接受货物，或者无法同收货人联系的，托运人恢复其处置权。

### **第十三条 货物的交付**

一、除托运人已经根据第十二条行使其权利外，收货人于货物到达目的地点，并在缴付应付款项和履行运输条件后，有权要求承运人向其交付货物。

二、除另有约定外，承运人应当负责在货物到达后立即通知收货人。

三、承运人承认货物已经遗失，或者货物在应当到达之日起七日后仍未到达的，收货人有权向承运人行使运输合同所赋予的权利。

### **第十四条 托运人和收货人权利的行使**

托运人和收货人在履行运输合同规定的义务的条件下，无论为本人或者他人的利益，可以分别以本人的名义行使第十二条和第十三条赋予的所有权利。

### **第十五条 托运人和收货人的关系或者第三人之间的相互关系**

一、第十二条、第十三条和第十四条不影响托运人同收货人之间的相互关系，也不影响从托运人或者收货人获得权利的第三人之间的相互关系。

二、第十二条、第十三条和第十四条的规定，只能通过航空货运单或者货物收据上的明文规定予以变更。

### **第十六条 海关、警察或者其他公共当局的手续**

一、托运人必须提供必需的资料和文件，以便在货物可交付收货人前完成海关、警察或者其他公共当局的手续。因没有此种资料、文件，或者此种资料、文件不充足或者不符合规定而引起的损失，除由于承运人、其受雇人或者代理人的过错造成的外，托运人应当对承运人承担责任。

二、承运人没有对此种资料或者文件的正确性或者充足性进行查验的义务。

## 第三章

### 承运人的责任和损害赔偿范围

#### 第十七条 旅客死亡和伤害 - 行李损失

一、对于因旅客死亡或者身体伤害而产生的损失，只要造成死亡或者伤害的事故是在航空器上或者在上、下航空器的任何操作过程中发生的，承运人就应当承担责任。

二、对于因托运行李毁灭、遗失或者损坏而产生的损失，只要造成毁灭、遗失或者损坏的事件是在航空器上或者在托运行李处于承运人掌管之下的任何期间内发生的，承运人就应当承担责任。但是，行李损失是由于行李的固有缺陷、质量或者瑕疵造成的，在此范围内承运人不承担责任。关于非托运行李，包括个人物件，承运人对因其过错或者其受雇人或者代理人的过错造成的损失承担责任。

三、承运人承认托运行李已经遗失，或者托运行李在应当到达之日起二十一日后仍未到达的，旅客有权向承运人行使运输合同所赋予的权利。

四、除另有规定外，本公约中“行李”一词系指托运行李和非托运行李。

#### 第十八条 货物损失

一、对于因货物毁灭、遗失或者损坏而产生的损失，只要造成损失的事件是在航空运输期间发生的，承运人就应当承担责任。

二、但是，承运人证明货物的毁灭、遗失或者损坏是由于下列一个或者几个原因造成的，在此范围内承运人不承担责任：

- (一) 货物的固有缺陷、质量或者瑕疵；
- (二) 承运人或者其受雇人、代理人以外的人包装货物的，货物包装不良；
- (三) 战争行为或者武装冲突；
- (四) 公共当局实施的与货物入境、出境或者过境有关的行为。

三、本条第一款所称的航空运输期间，系指货物处于承运人掌管之下的期间。

四、航空运输期间，不包括机场外履行的任何陆路、海上或者内水运输过程。但是，此种运输是在履行航空运输合同时为了装载、交付或者转运而办理的，在没有相反证明的情况下，所发生的任何损失推定为在航空运输期间发生的事件造成的损失。承运人未经托运人同意，以其他运输方式代替

当事人各方在合同中约定采用航空运输方式的全部或者部分运输的，此项以其他方式履行的运输视为在航空运输期间。

### **第十九条 延误**

旅客、行李或者货物在航空运输中因延误引起的损失，承运人应当承担责任。但是，承运人证明本人及其受雇人和代理人为了避免损失的发生，已经采取一切可合理要求的措施或者不可能采取此种措施的，承运人不对因延误引起的损失承担责任。

### **第二十条 免责**

经承运人证明，损失是由索赔人或者索赔人从其取得权利的人的过失或者其他不当作为、不作为造成或者促成的，应当根据造成或者促成此种损失的过失或者其他不当作为、不作为的程度，相应全部或者部分免除承运人对索赔人的责任。旅客以外的其他人就旅客死亡或者伤害提出赔偿请求的，经承运人证明，损失是旅客本人的过失或者其他不当作为、不作为造成或者促成的，同样应当根据造成或者促成此种损失的过失或者其他不当作为、不作为的程度，相应全部或者部分免除承运人的责任。本条适用于本公约中的所有责任条款，包括第二十一条第一款。

### **第二十一条 旅客死亡或者伤害的赔偿**

一、对于根据第十七条第一款所产生的每名旅客不超过100,000特别提款权的损害赔偿，承运人不得免除或者限制其责任。

二、对于根据第十七条第一款所产生的损害赔偿每名旅客超过100,000特别提款权的部分，承运人证明有下列情形的，不应当承担赔偿责任：

- (一) 损失不是由于承运人或者其受雇人、代理人的过失或者其他不当作为、不作为造成的；或者
- (二) 损失完全是由第三人的过失或者其他不当作为、不作为造成的。

### **第二十二条 延误、行李和货物的责任限额**

一、在人员运输中因第十九条所指延误造成损失的，承运人对每名旅客的责任以4,150特别提款权为限。

二、在行李运输中造成毁灭、遗失、损坏或者延误的，承运人的责任以每名旅客1,000特别提款权为限，除非旅客在向承运人交运托运行李时，特别声明在目的地点交付时的利益，并在必要时支付附加费。在此种情况下，除承运人证明旅客声明的金额高于在目的地点交付时旅客的实际利益外，承运人在声明金额范围内承担责任。

三、在货物运输中造成毁灭、遗失、损坏或者延误的，承运人的责任以每公斤17特别提款权为限，除非托运人在向承运人交运包件时，特别声明在目的地点交付时的利益，并在必要时支付附加费。在此种情况下，除承运人证明托运人声明的金额高于在目的地点交付时托运人的实际利益外，承运人在声明金额范围内承担责任。

四、货物的一部分或者货物中任何物件毁灭、遗失、损坏或者延误的，用以确定承运人赔偿责任限额的重量，仅为该包件或者该数包件的总重量。但是，因货物一部分或者货物中某一物件的毁灭、遗失、损坏或者延误，影响同一份航空货运单、货物收据或者在未出具此两种凭证时按第四条第二款所指其他方法保存的记录所列的其他包件的价值的，确定承运人的赔偿责任限额时，该包件或者数包件的总重量也应当考虑在内。

五、经证明，损失是由于承运人、其受雇人或者代理人的故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成的，不适用本条第一款和第二款的规定；对于受雇人、代理人的此种作为或者不作为，还应当证明该受雇人、代理人是在受雇、代理范围内行事。

六、第二十一条和本条规定的限额不妨碍法院按照其法律另外加判全部或者一部分法院费用及原告所产生的其他诉讼费用，包括利息。判给的赔偿金额，不含法院费用及其他诉讼费用，不超过承运人在造成损失的事情发生后六个月内或者已过六个月而在起诉以前已书面向原告提出的金额的，不适用上述规定。

## 第二十三条 货币单位的换算

一、本公约中以特别提款权表示的各项金额，系指国际货币基金组织确定的特别提款权。在进行司法程序时，各项金额与各国家货币的换算，应当按照判决当日用特别提款权表示的该项货币的价值计算。当事国是国际货币基金组织成员的，用特别提款权表示的其国家货币的价值，应当按照判决当日有效的国际货币基金组织在其业务和交易中采用的计价方法进行计算。当事国不是国际货币基金组织成员的，用特别提款权表示的其国家货币的价值，应当按照该国所确定的办法计算。

二、但是，非国际货币基金组织成员并且其法律不允许适用本条第一款规定的国家，可以在批准、加入或者其后的任何时候声明，在其领土内进行司法程序时，就第二十一条而言，承运人对每名旅客的责任以1,500,000货币单位为限；就第二十二条第一款而言，承运人对每名旅客的责任以62,500货币单位为限；就第二十二条第二款而言，承运人对每名旅客的责任以15,000货币单位为限；就第二十二条第三款而言，承运人的责任以每公斤250货币单位为限。此种货币单位相当于含有千分之九百

纯度的六十五点五毫克的黄金。各项金额可换算为有关国家货币，取其整数。各项金额与国家货币的换算，应当按照该有关国家的法律进行。

三、本条第一款最后一句所称的计算，以及本条第二款所称的换算方法，应当使以当事国货币计算的第二十一条和第二十二条的数额的价值与根据本条第一款前三句计算的真实价值尽可能相同。当事国在交存对本公约的批准书、接受书、核准书或者加入书时，应当将根据本条第一款进行的计算方法或者根据本条第二款所得的换算结果通知保存人，该计算方法或者换算结果发生变化时亦同。

#### **第二十四条 限额的复审**

一、在不妨碍本公约第二十五条规定的条件下，并依据本条第二款的规定，保存人应当对第二十一条、第二十二条和第二十三条规定的责任限额每隔五年进行一次复审，第一次复审应当在本公约生效之日起第五年的年终进行，本公约在其开放签署之日起五年内未生效的，第一次复审应当在本公约生效的第一年内进行，复审时应当参考与上一次修订以来或者就第一次而言本公约生效之日以来累积的通货膨胀率相应的通货膨胀因素。用以确定通货膨胀因素的通货膨胀率，应当是构成第二十三条第一款所指特别提款权的货币的发行国消费品价格指数年涨跌比率的加权平均数。

二、前款所指的复审结果表明通货膨胀因素已经超过百分之十的，保存人应当将责任限额的修订通知当事国。该项修订应当在通知当事国六个月后生效。在将该项修订通知当事国后的三个月内，多数当事国登记其反对意见的，修订不得生效，保存人应当将此事提交当事国会议。保存人应当将修订的生效立即通知所有当事国。

三、尽管有本条第一款的规定，三分之一的当事国表示希望进行本条第二款所指的程序，并且第一款所指通货膨胀因素自上一次修订之日起，或者在未曾修订过的情形下自本公约生效之日起，已经超过百分之三十的，应当在任何时候进行该程序。其后的依照本条第一款规定程序的复审每隔五年进行一次，自依照本款进行的复审之日起第五年的年终开始。

#### **第二十五条 关于限额的订定**

承运人可以订定，运输合同适用高于本公约规定的责任限额，或者无责任限额。

#### **第二十六条 合同条款的无效**

任何旨在免除本公约规定的承运人责任或者降低本公约规定的责任限额的条款，均属无效，但是，此种条款的无效，不影响整个合同的效力，该合同仍受本公约规定的约束。

## **第二十七条 合同自由**

本公约不妨碍承运人拒绝订立任何运输合同、放弃根据本公约能够获得的任何抗辩理由或者制定同本公约规定不相抵触的条件。

## **第二十八条 先行付款**

因航空器事故造成旅客死亡或者伤害的，承运人应当在其国内法有如此要求的情况下，向有权索赔的自然人不延迟地先行付款，以应其迫切经济需要。此种先行付款不构成对责任的承认，并可从承运人随后作为损害赔偿金支付的任何数额中抵销。

## **第二十九条 索赔的根据**

在旅客、行李和货物运输中，有关损害赔偿的诉讼，不论其根据如何，是根据本公约、根据合同、根据侵权，还是根据其他任何理由，只能依照本公约规定的条件和责任限额提起，但是不妨碍确定谁有权提起诉讼以及他们各自的权利。在任何此类诉讼中，均不得判给惩罚性、惩戒性或者任何其他非补偿性的损害赔偿。

## **第三十条 受雇人、代理人 - 索赔的总额**

一、就本公约中所指损失向承运人的受雇人、代理人提起诉讼时，该受雇人、代理人证明其是在受雇、代理范围内行事的，有权援用本公约中承运人有权援用的条件和责任限额。

二、在此种情况下，承运人及其受雇人和代理人的赔偿总额不得超过上述责任限额。

三、经证明，损失是由于受雇人、代理人的故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成的，不适用本条第一款和第二款的规定，但货物运输除外。

## **第三十一条 异议的及时提出**

一、有权提取托运行李或者货物的人收受托运行李或者货物而未提出异议，为托运行李或者货物已经在良好状况下并在与运输凭证或者第三条第二款和第四条第二款所指其他方法保存的记录相符的情况下交付的初步证据。

二、发生损失的，有权提取托运行李或者货物的人必须在发现损失后立即向承运人提出异议，并且，托运行李发生损失的，至迟自收到托运行李之日起七日内提出，货物发生损失的，至迟自收到货物之日起十四日内提出。发生延误的，必须至迟自行李或者货物交付收件人处置之日起二十一日内



提出异议。

三、任何异议均必须在前款规定的期间内以书面形式提出或者发出。

四、除承运人一方有欺诈外，在前款规定的期间内未提出异议的，不得向承运人提起诉讼。

### 第三十二条 责任人的死亡

责任人死亡的，损害赔偿诉讼可以根据本公约的规定，对其遗产的合法管理人提起。

### 第三十三条 管辖权

一、损害赔偿诉讼必须在一个当事国的领土内，由原告选择，向承运人住所地、主要营业地或者订立合同的营业地的法院，或者向目的地点的法院提起。

二、对于因旅客死亡或者伤害而产生的损失，诉讼可以向本条第一款所述的法院之一提起，或者在这样一个当事国领土内提起，即在发生事故时旅客的主要且永久居所在该国领土内，并且承运人使用自己的航空器或者根据商务协议使用另一承运人的航空器经营到达该国领土或者从该国领土始发的旅客航空运输业务，并且在该国领土内该承运人通过其本人或者与其有商务协议的另一承运人租赁或者所有的处所从事其旅客航空运输经营。

三、就第二款而言，

- (一) “商务协议”系指承运人之间就其提供联营旅客航空运输业务而订立的协议，但代理协议除外；
- (二) “主要且永久居所”系指事故发生时旅客的那一个固定和永久的居住地。在此方面，旅客的国籍不得作为决定性的因素。

四、诉讼程序适用案件受理法院的法律。

### 第三十四条 仲裁

一、在符合本条规定的条件下，货物运输合同的当事人可以约定，有关本公约中的承运人责任所发生的任何争议应当通过仲裁解决。此协议应当以书面形式订立。

二、仲裁程序应当按照索赔人的选择，在第三十三条所指的其中一个管辖区内进行。

三、仲裁员或者仲裁庭应当适用本公约的规定。

四、本条第二款和第三款的规定应当视为每一仲裁条款或者仲裁协议的一部分，此种条款或者协议中与上述规定不一致的任何条款均属无效。

### **第三十五条 诉讼时效**

一、自航空器到达目的地点之日、应当到达目的地点之日或者运输终止之日起两年期间内未提起诉讼的，丧失对损害赔偿的权利。

二、上述期间的计算方法，依照案件受理法院的法律确定。

### **第三十六条 连续运输**

一、由几个连续承运人履行的并属于第一条第三款规定的运输，接受旅客、行李或者货物的每一个承运人应当受本公约规则的约束，并就在运输合同中其监管履行的运输区段的范围内，作为运输合同的订约一方。

二、对于此种性质的运输，除明文约定第一承运人对全程运输承担责任外，旅客或者任何行使其索赔权利的人，只能对发生事故或者延误时履行该运输的承运人提起诉讼。

三、关于行李或者货物，旅客或者托运人有权对第一承运人提起诉讼，有权接受交付的旅客或者收货人有权对最后承运人提起诉讼，旅客、托运人和收货人均可以对发生毁灭、遗失、损坏或者延误的运输区段的承运人提起诉讼。上述承运人应当对旅客、托运人或者收货人承担连带责任。

### **第三十七条 对第三人的追偿权**

本公约不影响依照本公约规定对损失承担责任的人是否有权向他人追偿的问题。

## **第四章**

### **联合运输**

#### **第三十八条 联合运输**

一、部分采用航空运输，部分采用其他运输方式履行的联合运输，本公约的规定应当只适用于符合第一条规定的航空运输部分，但是第十八条第四款另有规定的除外。

二、在航空运输部分遵守本公约规定的条件下，本公约不妨碍联合运输的各方当事人在航空运

输凭证上列入有关其他运输方式的条件。

## 第五章

### 非缔约承运人履行的航空运输

#### 第三十九条 缔约承运人 - 实际承运人

一方当事人（以下简称“缔约承运人”）本人与旅客、托运人或者与以旅客或者托运人名义行事的人订立本公约调整的运输合同，而另一当事人（以下简称“实际承运人”）根据缔约承运人的授权，履行全部或者部分运输，但就该部分运输而言该另一当事人又不是本公约所指的连续承运人的，适用本章的规定。在没有相反证明时，此种授权应当被推定是存在的。

#### 第四十条 缔约承运人和实际承运人各自的责任

除本章另有规定外，实际承运人履行全部或者部分运输，而根据第三十九条所指的合同，该运输是受本公约调整的，缔约承运人和实际承运人都应当受本公约规则的约束，缔约承运人对合同考虑到的全部运输负责，实际承运人只对其履行的运输负责。

#### 第四十一条 相互责任

一、实际承运人的作为和不作为，实际承运人的受雇人、代理人在受雇、代理范围内的作为和不作为，关系到实际承运人履行的运输的，也应当视为缔约承运人的作为和不作为。

二、缔约承运人的作为和不作为，缔约承运人的受雇人、代理人在受雇、代理范围内的作为和不作为，关系到实际承运人履行的运输的，也应当视为实际承运人的作为和不作为。但是，实际承运人承担的责任不因此种作为或者不作为而超过第二十一条、第二十二条、第二十三条和第二十四条所指的数额。任何有关缔约承运人承担本公约未规定的义务或者放弃本公约赋予的权利或者抗辩理由的特别协议，或者任何有关第二十二条考虑到的在目的地点交付时利益的特别声明，除经过实际承运人同意外，均不得影响实际承运人。

#### 第四十二条 异议和指示的对象

依照本公约规定向承运人提出的异议或者发出的指示，无论是向缔约承运人还是向实际承运人提出或者发出，具有同等效力。但是，第十二条所指的指示，只在向缔约承运人发出时，方为有效。

#### **第四十三条 受雇人和代理人**

实际承运人的受雇人、代理人或者缔约承运人的受雇人、代理人，证明其是在受雇、代理范围内行事的，就实际承运人履行的运输而言，有权援用本公约规定的适用于雇用该人的或者被代理的承运人的条件 and 责任限额，但是经证明依照本公约其行为不能援用该责任限额的除外。

#### **第四十四条 赔偿总额**

对于实际承运人履行的运输，实际承运人和缔约承运人以及他们的在受雇、代理范围内行事的受雇人和代理人的赔偿总额不得超过依照本公约得以从缔约承运人或者实际承运人获得赔偿的最高数额，但是上述任何人都不承担超过对其适用的责任限额。

#### **第四十五条 索赔对象**

对实际承运人履行的运输提起的损害赔偿诉讼，可以由原告选择，对实际承运人提起或者对缔约承运人提起，也可以同时或者分别对实际承运人和缔约承运人提起。损害赔偿诉讼只对其中一个承运人提起的，该承运人有权要求另一承运人参加诉讼，诉讼程序及其效力适用案件受理法院的法律。

#### **第四十六条 附加管辖权**

第四十五条考虑到的损害赔偿诉讼，必须在一个当事国的领土内，由原告选择，按照第三十三条规定向可以对缔约承运人提起诉讼的法院提起，或者向实际承运人住所地或者其主要营业地有管辖权的法院提起。

#### **第四十七条 合同条款的无效**

任何旨在免除本章规定的缔约承运人或者实际承运人责任或者降低适用于本章的责任限额的合同条款，均属无效，但是，此种条款的无效，不影响整个合同的效力，该合同仍受本章规定的约束。

#### **第四十八条 缔约承运人和实际承运人的相互关系**

除第四十五条规定外，本章的规定不影响承运人之间的权利和义务，包括任何追偿权或者求偿权。

## 第六章

### 其它规定

#### 第四十九条 强制适用

运输合同的任何条款和在损失发生以前达成的所有特别协议，其当事人借以违反本公约规则的，无论是选择所适用的法律还是变更有关管辖权的规则，均属无效。

#### 第五十条 保险

当事国应当要求其承运人就其在本公约中的责任进行充分保险。当事国可以要求经营航空运输至该国内的承运人提供其已就本公约中的责任进行充分保险的证据。

#### 第五十一条 特殊情况下履行的运输

第三条至第五条、第七条和第八条关于运输凭证的规定，不适用于承运人正常业务范围以外的在特殊情况下履行的运输。

#### 第五十二条 日的定义

本公约所称“日”，系指日历日，而非工作日。

## 第七章

### 最后条款

#### 第五十三条 签署、批准和生效

一、本公约于一九九九年五月二十八日在蒙特利尔开放，听由一九九九年五月十日至二十八日在蒙特利尔召开的国际航空法大会的参加国签署。一九九九年五月二十八日以后，本公约应当在蒙特利尔国际民用航空组织总部对所有国家开放签署，直至其根据本条第六款生效。

二、本公约同样向地区性经济一体化组织开放签署。就本公约而言，“地区性经济一体化组织”系指由某一地区的主权国家组成的对于本公约调整的某些事项有权能的并经正式授权可以签署及批

准、接受、核准或者加入本公约的任何组织。本公约中对“当事国”的提述，同样适用于地区性经济一体化组织，但是第一条第二款、第三条第一款第（二）项、第五条第（二）项、第二十三条、第三十三条、第四十六条和第五十七条第（二）项中的除外。就第二十四条而言，其对“多数当事国”和“三分之一的当事国”的提述不应适用于地区性经济一体化组织。

三、本公约应当经签署本公约的国家和地区性经济一体化组织批准。

四、未签署本公约的国家或者地区性经济一体化组织，可以在任何时候接受、核准或者加入本公约。

五、批准书、接受书、核准书或者加入书应当交存国际民用航空组织，在此指定其为保存人。

六、本公约应当于第三十份批准书、接受书、核准书或者加入书交存保存人后的第六十天在交存这些文件的国家之间生效。就本款而言，地区性经济一体化组织交存的文件不得计算在内。

七、对于其他国家或者其他地区性经济一体化组织，本公约应当于其批准书、接受书、核准书或者加入书交存日后六十天对其生效。

八、保存人应当将下列事项迅速通知各签署方和当事国：

- （一）对本公约的每一签署及其日期；
- （二）每一批准书、接受书、核准书或者加入书的交存及其日期；
- （三）本公约的生效日期；
- （四）对本公约所设定责任限额的任何修订的生效日期；
- （五）第五十四条所指的退出。

#### **第五十四条 退出**

一、任何当事国可以向保存人提交书面通知，以退出本公约。

二、退出应当自保存人收到通知之日后的第一百八十天起生效。

#### **第五十五条 与其他华沙公约文件的关系**

在下列情况下，本公约应当优先于国际航空运输所适用的任何规则：

一、该项国际航空运输在本公约当事国之间履行，而这些当事国同为下列条约的当事国：

- (一) 一九二九年十月十二日在华沙签订的《统一国际航空运输某些规则的公约》(以下简称华沙公约);
- (二) 一九五五年九月二十八日订于海牙的《修订一九二九年十月十二日在华沙签订的统一国际航空运输某些规则的公约的议定书》(以下简称海牙议定书);
- (三) 一九六一年九月十八日在瓜达拉哈拉签订的《统一非缔约承运人所办国际航空运输某些规则以补充华沙公约的公约》(以下简称瓜达拉哈拉公约);
- (四) 一九七一年三月八日在危地马拉城签订的《修订经一九五五年九月二十八日订于海牙的议定书修正的一九二九年十月十二日在华沙签订的统一国际航空运输某些规则的公约的议定书》(以下简称危地马拉城议定书);
- (五) 一九七五年九月二十五日在蒙特利尔签订的修订经海牙议定书或者经海牙议定书和危地马拉城议定书修正的华沙公约的第一号至第三号附加议定书以及蒙特利尔第四号议定书(以下简称各个蒙特利尔议定书); 或者

二、该项国际航空运输在本公约的一个当事国领土内履行, 而该当事国是上述第(一)项至第(五)项所指一个或者几个文件的当事国。

#### 第五十六条 有多种法律制度的国家

一、一国有两个或者多个领土单位, 在各领土单位内对于本公约处理的事项适用不同的法律制度的, 该国可以在签署、批准、接受、核准或者加入时, 声明本公约适用于该国所有领土单位或者只适用于其中一个或者多个领土单位, 该国也可随时提交另一份声明以修改此项声明。

二、作出此项声明, 均应当通知保存人, 声明中应当明确指明适用本公约的领土单位。

三、就已作出此项声明的当事国而言,

(一) 第二十三条所述的“国家货币”应当解释为该国有关领土单位的货币; 并且

(二) 第二十八条所述的“国内法”应当解释为该国有关领土单位的法律。

#### 第五十七条 保留

对本公约不得保留, 但是当事国可以在任何时候向保存人提交通知, 声明本公约不适用于:

(一) 由当事国就其作为主权国家的职能和责任为非商业目的而直接办理和运营的国际航空运输; 以及/或者

(二) 使用在该当事国登记的或者为该当事国所租赁的、其全部运力已为其军事当局或者以该当局的名义所保留的航空器，为该当局办理的人员、货物和行李运输。

下列全权代表经正式授权，已在本公约上签字，以昭信守。

本公约于一九九九年五月二十八日订于蒙特利尔，以中文、英文、阿拉伯文、法文、俄文和西班牙文写成，各种文本同等作准。本公约应当存放于国际民用航空组织档案处，由保存人将核正无误的公约副本分送本公约的所有当事国以及华沙公约、海牙议定书、瓜达拉哈拉公约、危地马拉城议定书和各个蒙特利尔议定书的所有当事国。



(٢) أو داخل اقليم أي دولة واحدة طرف في هذه الاتفاقية بحكم أن تلك الدولة طرف في واحدة أو أكثر من الوثائق المشار إليها في الفقرات الفرعية من (أ) إلى (هـ) أعلاه .

#### المادة ٥٦ - الدول التي لديها أكثر من نظام قانوني واحد

(١) إذا كانت لدى احدى الدول وحدتان اقليميتان أو أكثر تطبق فيها نظم قانونية مختلفة فيما يتعلق بالمسائل التي تتناولها هذه الاتفاقية ، فيجوز لها عند التوقيع أو التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام أن تعلن أن هذه الاتفاقية تشمل سرياتها جميع وحداتها الإقليمية أو يشمل واحدة أو أكثر من هذه الوحدات فقط ويجوز لها تعديل هذا الاعلان عن طريق تقديم اعلان آخر في أي وقت .

(٢) يجب ابلاغ أي اعلان من هذا القبيل لجهة الإيداع ويجب أن ينص صراحة على الوحدات الإقليمية التي تسري عليها الاتفاقية .

(٣) فيما يتعلق بأي دولة طرف أصدرت مثل هذا الاعلان :

(أ) تفسر الاشارات الى " العملة الوطنية " في المادة ٢٣ على أنها اشارات الى عملة الوحدة الإقليمية المعنية من تلك الدولة .

(ب) وتفسر الاشارة الى " القانون الوطني " في المادة ٢٨ على أنها اشارة الى قانون الوحدة الإقليمية المعنية من تلك الدولة .

#### المادة ٥٧ - التحفظات

لا يجوز ابداء أي تحفظ على هذه الاتفاقية ، الا أنه يجوز لأي دولة طرف أن تعلن في أي وقت بموجب اخطار موجه الى جهة الإيداع أن هذه الاتفاقية لا تسري على :

(أ) النقل الجوي الدولي الذي تقوم به مباشرة تلك الدولة الطرف لأغراض غير تجارية فيما يتعلق بوظائفها ومهامها كدولة ذات سيادة ،

(ب) و/أو نقل الأشخاص والبضائع والأمتعة لسلطاتها العسكرية على متن طائرات مسجلة في تلك الدولة أو مستأجرة بواسطتها ، والتي حجزت حمولتها الكلية بواسطة تلك السلطات أو بالنيابة عنها .

اثباتاً لذلك ، قام المفوضون الموقعون أدناه ، المخولون حسب الأصول ، بتوقيع هذه الاتفاقية .

حررت في مونتريال في اليوم الثامن والعشرين من شهر مايو / أيار من عام ألف وتسعمائة وتسعة وتسعين باللغات العربية والانجليزية والصينية والفرنسية والروسية والاسبانية ، وتكون كل النصوص بهذه اللغات متساوية في الحجية . وتظل هذه الاتفاقية مودعة في محفوظات منظمة الطيران المدني الدولي ، وتسلم جهة الإيداع صوراً معتمدة رسمياً منها الى كل الدول الأطراف في هذه الاتفاقية ، وإلى كل الدول الأطراف في اتفاقية وارسو ، وبروتوكول لاهاي ، واتفاقية غوادالاخارا ، وبروتوكول مدينة غواتيمالا ، وبروتوكولات مونتريال .

(٧) بالنسبة للدول الأخرى وبالنسبة لمنظمات التكامل الاقتصادي الاقليمي الأخرى ، يسري مفعول هذه الاتفاقية اعتبارا من اليوم الستين اللاحق لإيداع وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام .

(٨) تخطر جهة الايداع على وجه السرعة كل الأطراف الموقعة والدول الأطراف بما يلي :

- (أ) كل توقيع على هذه الاتفاقية وتاريخه .
- (ب) كل ايداع لوثيقة تصديق أو قبول أو موافقة أو انضمام وتاريخه .
- (ج) تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ .
- (د) تاريخ دخول أي تعديل لحدود المسؤولية المقررة بمقتضى هذه الاتفاقية حيز النفاذ .
- (هـ) أي نقض بمقتضى المادة ٥٤ .

#### المادة ٥٤ - النقض

- (١) لأي دولة طرف أن تنقض هذه الاتفاقية بإرسال اخطار كتابي الى جهة الايداع .
- (٢) يسري مفعول النقض بعد مائة وثمانين يوما من تاريخ تسلم جهة الايداع الاخطار .

#### المادة ٥٥ - العلاقة بالوثائق الأخرى لاتفاقية وارسو

(١) ترجح هذه الاتفاقية على أي قواعد تطبيق على النقل الجوي الدولي :

١- بين الدول الأطراف في هذه الاتفاقية بحكم أن تلك الدول تشترك في أنها طرف في :

- (أ) اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو في ١٢ أكتوبر/تشرين الأول ١٩٢٩ (المسماة فيما بعد باتفاقية وارسو) ،
- (ب) بروتوكول تعديل اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو في ١٢ أكتوبر/تشرين الأول ١٩٢٩ المحرر في لاهاي في ٢٨ سبتمبر/أيلول ١٩٥٥ (المسمى فيما بعد ببروتوكول لاهاي) ،
- (ج) اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد ، المكمل لاتفاقية وارسو ، الموقعة في غوادالاخارا في ١٨ سبتمبر/أيلول ١٩٦١ (المسماة فيما بعد اتفاقية غوادالاخارا) ،
- (د) بروتوكول تعديل اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو في ١٢ أكتوبر/تشرين الأول ١٩٢٩ المعدلة بموجب البروتوكول المحرر في لاهاي في ٢٨ سبتمبر/أيلول ١٩٥٥ الموقع في مدينة غواتيمالا في ٨ مارس/آذار ١٩٧١ (المسمى فيما بعد بروتوكول مدينة غواتيمالا) ،
- (هـ) البروتوكولات الاضافية من رقم ١ الى رقم ٣ وبروتوكول مونتريال رقم ٤ لتعديل اتفاقية وارسو المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي أو اتفاقية وارسو المعدلة بموجب كل من بروتوكول لاهاي وبروتوكول مدينة غواتيمالا الموقعة في مونتريال في ٢٥ سبتمبر/أيلول ١٩٧٥ (المسماة فيما بعد باسم بروتوكولات مونتريال) ،

## المادة ٥١ - النقل الذي يتم في ظروف غير عادية

لا تسري أحكام المواد من ٣ الى ٥ و ٧ و ٨ ، المتعلقة بوثائق النقل ، على النقل الذي يتم في ظروف غير عادية ، تخرج عن النطاق المألوف لنشاط الناقل .

## المادة ٥٢ - تعريف الأيام

يعني تعبير " الأيام " حينما ذكر في هذه الاتفاقية الأيام التقويمية وليس أيام العمل .

## الفصل السابع

### البند الختامية

## المادة ٥٣ - التوقيع على الاتفاقية والتصديق عليها وسريان مفعولها

(١) يفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية في مونتريال في ٢٨ مايو/أيار ١٩٩٩ للدول المشاركة في المؤتمر الدولي للقانون الجوي المنعقد في مونتريال من ١٠ الى ٢٨ مايو/أيار ١٩٩٩ . وبعد ٢٨ مايو/أيار ١٩٩٩ ، يفتح باب التوقيع على الاتفاقية لكل الدول في مقر منظمة الطيران المدني الدولي في مونتريال حتى يسري مفعولها وفقا للفقرة ٦ من هذه المادة .

(٢) وبالمثل يفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية لمنظمات التكامل الاقتصادي الاقليمي . ولأغراض هذه الاتفاقية ، تعني " منظمة التكامل الاقتصادي الاقليمي " أي منظمة تنشئها دول ذات سيادة من اقليم معين ، والتي تمتلك الصلاحية بالعلاقة الى بعض الأمور التي تحكمها هذه الاتفاقية والتي رخص لها على النحو الواجب بالتوقيع على هذه الاتفاقية أو التصديق عليها أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام اليها . والاشارة الى " الدولة الطرف " أو " الدول الأطراف " في هذه الاتفاقية ، بخلاف ما هو وارد في الفقرة (٢) من المادة ١ والفقرة (١) (ب) من المادة ٣ والفقرة (ب) من المادة ٥ والمواد ٢٣ و ٣٣ و ٤٦ والفقرة (ب) من المادة ٥٧ ، تنطبق بالمثل على منظمة للتكامل الاقتصادي الاقليمي . ولأغراض المادة ٢٤ ، فان الاشارة الى " أغلبية من الدول الأطراف " والى " ثلث الدول الأطراف " ، لا تنطبق على منظمة للتكامل الاقتصادي الاقليمي .

(٣) تخضع هذه الاتفاقية للتصديق عليها من قبل الدول ومنظمات التكامل الاقتصادي الاقليمي التي وقعت عليها .

(٤) لأي دولة أو منظمة للتكامل الاقتصادي الاقليمي لم توقع على هذه الاتفاقية أن تقبلها أو توافق عليها أو تنضم اليها في أي وقت .

(٥) تودع وثائق التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لدى منظمة الطيران المدني الدولي المعينة بوصفها جهة الايداع بموجب هذه الاتفاقية .

(٦) يسري مفعول هذه الاتفاقية اعتبارا من اليوم الستين اللاحق لايداع الوثيقة الثلاثين للتصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لدى جهة الايداع - وذلك فيما بين الدول التي أودعت مثل هذه الوثائق . ولا تحسب لأغراض هذه الفقرة الوثيقة التي تودعها منظمة للتكامل الاقتصادي الاقليمي .

الناقلين ، يحق لذلك الناقل أن يطلب ادخال الناقل الآخر في الدعوى ، على أن تخضع الاجراءات والآثار المترتبة على ذلك لقانون المحكمة التي تتولى نظر الدعوى .

#### المادة ٤٦ - الاختصاص القضائي الاضافي

تقام أي دعوى للتعويض بموجب المادة ٤٥ ، حسب اختيار المدعي ، في اقليم احدى الدول الأطراف ، اما أمام احدى المحاكم التي يمكن أن ترفع أمامها الدعوى على الناقل المتعاقد وفقا للمادة ٣٣ ، أو أمام المحكمة ذات الاختصاص في المكان الذي يوجد فيه محل اقامة الناقل الفعلي أو محكمة المركز الرئيسي لأعماله .

#### المادة ٤٧ - بطلان النصوص التعاقدية

كل نص تعاقدي يهدف الى اعفاء الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي من مسؤوليتهما الناشئة بموجب هذا الفصل ، أو الى وضع حد أدنى من الحد المعين في هذا الفصل يكون باطلا ولا أثر له ، ولكن بطلان هذا النص لا يترتب عليه بطلان العقد بأكمله ، فيظل خاضعا لأحكام هذا الفصل .

#### المادة ٤٨ - العلاقات المتبادلة بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي

مع مراعاة أحكام المادة ٤٥ ، لا يجوز تفسير أي نص في هذا الفصل على نحو يمس الحقوق والالتزامات القائمة بين الناقلين ، بما في ذلك أي حق في الرجوع أو التعويض .

### الفصل السادس

#### أحكام أخرى

#### المادة ٤٩ - التطبيق الالزامي

تكون باطلة ولاغية كل أحكام في عقد النقل وكل اتفاقيات خاصة سابقة لوقوع الضرر ، يخالف بها الأطراف القواعد المنصوص عليها في هذه الاتفاقية ، سواء أكان ذلك بتعيين القانون الواجب التطبيق ، أم بتعديل قواعد الاختصاص .

#### المادة ٥٠ - التأمين

على الدول الأطراف أن تطلب من ناقلها أن يحتفظوا بقدر كاف من التأمين يغطي مسؤوليتهم بموجب هذه الاتفاقية . ويجوز للدولة الطرف التي ينظم الناقل رحلات الى داخلها أن تطلب منه تقديم دليل على أنه يحتفظ بقدر كاف من التأمين يغطي مسؤوليته بموجب هذه الاتفاقية .

## المادة ٤٠ - مسؤولية كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي

إذا قام ناقل فعلي بكل أو بجزء من النقل الذي يخضع لأحكام هذه الاتفاقية ، وفقا للعقد المشار اليه في المادة ٣٩ ، فإن الناقل المتعاقد والناقل الفعلي يكون كلاهما ، ما لم ينص على غير ذلك في هذا الفصل ، خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية ، الأول بالنسبة لمجمل عملية النقل موضوع العقد ، والثاني بالنسبة للنقل الذي يقوم به فقط .

## المادة ٤١ - المسؤولية التضامنية

(١) تعتبر الأفعال والامتناع من قبل الناقل الفعلي أو تابعيه ووكلائه ، في نطاق ممارستهم لوظائفهم - فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي - أفعالا وامتناعا من قبل الناقل المتعاقد أيضا .

(٢) تعتبر الأفعال والامتناع من قبل الناقل المتعاقد أو تابعيه ووكلائه ، في نطاق ممارستهم لوظائفهم - فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي - أفعالا وامتناعا من قبل الناقل الفعلي أيضا . ومع ذلك فإن أي من هذه الأفعال أو الامتناع لا يخضع الناقل الفعلي لمسؤولية تتجاوز المبالغ المشار إليها في المواد ٢١ و ٢٢ و ٢٣ و ٢٤ . وأي اتفاق خاص يتحمل الناقل المتعاقد بمقتضاه التزامات لا تفرضها هذه الاتفاقية ، وأي تنازل عن حقوق أو أوجه دفاع تمنحها هذه الاتفاقية ، وأي اقرار خاص بوجود مصلحة في التسليم الى الجهة المقصودة وفقا للمادة ٢٢ ، لا يؤثر على الناقل الفعلي الا بموافقتة .

## المادة ٤٢ - توجيه الاحتجاجات والتعليمات

يكون للاحتجاجات والتعليمات التي توجه الى الناقل وفقا لأحكام هذه الاتفاقية نفس الأثر سواء وجهت للناقل المتعاقد أو للناقل الفعلي . ومع ذلك ، فإن التعليمات المشار إليها في المادة ١٢ لا يكون لها أثر الا اذا وجهت للناقل المتعاقد .

## المادة ٤٣ - التابعون والوكلاء

فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي ، فإن كل تابع أو وكيل لهذا الناقل أو للناقل المتعاقد ، اذا ما أثبت أنه قد تصرف في نطاق ممارسته لوظيفته ، يحق له الاستفادة من شروط وحدود المسؤولية المقررة بمقتضى هذه الاتفاقية للناقل الذي يتبعه أو يعمل وكيلا له ، الا اذا ثبت أنه تصرف بطريقة تحول دون الاستناد الى حدود المسؤولية وفقا لهذه الاتفاقية .

## المادة ٤٤ - مجموع مبالغ التعويض

فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي ، فإن مجموع مبالغ التعويض التي يجوز الحصول عليها من هذا الناقل ومن الناقل المتعاقد ومن تابعيهما ووكلائهما اذا كانوا قد تصرفوا في نطاق ممارستهم لوظائفهم ، لا يجوز أن يزيد عن أقصى تعويض يمكن فرضه على الناقل المتعاقد أو على الناقل الفعلي بمقتضى هذا الاتفاقية ، على أن المسؤولية التي تلقى على عاتق أي من الأشخاص المذكورين في هذه المادة لا يجوز أن تتعدى الحد الذي ينطبق عليه .

## المادة ٤٥ - توجيه دعاوى التعويض

فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي ، يجوز إقامة دعوى التعويض ، حسب اختيار المدعي ، اما على ذلك الناقل أو على الناقل المتعاقد ، أو عليهما معا متضامنين أو منفردين . واذا أقيمت الدعوى ضد واحد فقط من هذين

(٢) في حالة النقل من هذا النوع ، لا يحق للراكب أو لأي شخص يستمد منه حقه في التعويض ، الرجوع الا على الناقل الذي تولى النقل الذي وقع خلاله الحادث أو التأخير ، ما لم يكن الناقل الأول قد أخذ على عاتقه المسؤولية عن الرحلة بأكملها ، بموجب اتفاق صريح .

(٣) فيما يتعلق بالأمتهة أو البضائع ، يحق للراكب أو للمرسل الرجوع على الناقل الأول ، كما يحق للراكب أو المرسل اليه صاحب الحق في الاستلام الرجوع على الناقل الأخير ، فضلا عن ذلك ، لكل من الراكب والمرسل والمرسل اليه الحق في الرجوع على الناقل الذي تولى مرحلة النقل التي وقع خلالها التلف أو الضياع أو التعيب أو التأخير . ويكون هؤلاء الناقلون مسؤولين بالتضامن تجاه الراكب أو المرسل أو المرسل اليه .

### المادة ٣٧ - حق الرجوع على الغير

ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يؤثر بأي صورة على ما قد يكون أو لا يكون للشخص المسؤول عن الضرر وفقا لأحكامها من حق في الرجوع على أي شخص آخر .

## الفصل الرابع

### النقل بعدة وسائط

#### المادة ٣٨ - النقل بعدة وسائط

(١) في حالة النقل بعدة وسائط الذي يجري جزء منه بطريق الجو وجزء آخر منه بأي واسطة نقل أخرى ، تسري أحكام هذه الاتفاقية ، مع مراعاة أحكام الفقرة (٤) من المادة ١٨ ، على النقل الجوي فقط على أن تتوافر فيه الشروط المنصوص عليها في المادة ١ .

(٢) ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع الأطراف في حالة النقل بعدة وسائط ، من تضمين وثيقة النقل الجوي شروطا تتعلق بوسائط نقل أخرى ، بشرط مراعاة أحكام هذه الاتفاقية فيما يتعلق بالنقل الجوي .

## الفصل الخامس

### النقل الجوي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد

#### المادة ٣٩ - الناقل المتعاقد - الناقل الفعلي

تنطبق أحكام هذا الفصل عندما يبرم شخص (يشار اليه فيما يلي بعبارة " الناقل المتعاقد ") بصفته طرفا أساسيا ، عقد نقل يخضع لأحكام هذه الاتفاقية مع راكب أو مرسل أو مع شخص يعمل بالنيابة عن الراكب أو المرسل ، ويقوم شخص آخر (يشار اليه فيما يلي بعبارة " الناقل الفعلي ") ، بمقتضى ترخيص من الناقل المتعاقد ، بكل أو بجزء من النقل ، دون أن يكون بالنسبة لهذا الجزء ناقلا متتابعا في مفهوم هذه الاتفاقية . ويكون هذا الترخيص مفترضا ، ما لم يقم الدليل على عكس ذلك .

وقوع الحادثة والذي يشغل الناقل اليه ومنه خطوطا لنقل الركاب جوا ، اما على متن طائراته الخاصة أو على متن طائرات ناقل آخر طبقا لاتفاق تجاري ، ويزاول فيه ذلك الناقل الأول أعماله لنقل الركاب جوا من مبان يستأجرها أو يملكها الناقل ذاته أو ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري .

(٣) لأغراض الفقرة (٢) ،

(أ) تعني عبارة " اتفاق تجاري " أي اتفاق ، بخلاف اتفاق الوكالة ، معقود بين الناقلين الجويين ويتعلق بتقديم خدماتهم المشتركة لنقل الركاب جوا .

(ب) تعني عبارة " محل الإقامة الرئيسي والدائم " مكان السكن الأوحيد الثابت والدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة . ولا تعتبر جنسية الراكب العامل الحاسم في هذا الصدد .

(٤) تخضع المسائل الاجرائية لقانون المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى .

### المادة ٣٤ - التحكيم

(١) مع مراعاة أحكام هذه المادة ، يجوز أن يشترط الطرفان في عقد نقل البضائع أن أي خلاف يتعلق بمسؤولية الناقل بمقتضى هذه الاتفاقية يسوى بالتحكيم . ويجب أن يكون مثل هذا الاتفاق كتابيا .

(٢) تتم اجراءات التحكيم ، وفقا لاختيار صاحب المطالبة ، في احدى جهات الاختصاص القضائي المشار اليها في المادة ٣٣ .

(٣) يطبق المحكم أو هيئة التحكيم أحكام هذه الاتفاقية .

(٤) تعتبر أحكام الفقرتين (٢) و (٣) من هذه المادة جزءا من كل بند أو اتفاق خاص بالتحكيم ، ويكون باطلا وبدون أثر أي نص مخالف لهما في بند أو اتفاق التحكيم .

### المادة ٣٥ - تقادم الدعوى

(١) يسقط الحق في التعويض اذا لم ترفع الدعوى خلال سنتين من تاريخ الوصول الى نقطة المقصد أو من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه الطائرة ، أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل .

(٢) يحدد قانون المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى طريقة حساب هذه المدة .

### المادة ٣٦ - النقل المتتابع

(١) في حالة النقل الذي يقوم به عدد من الناقلين المتتابعين المختلفين والذي يدخل في مضمون التعريف الوارد بالفقرة (٣) من المادة ١ ، فإن كل ناقل يقبل ركابا أو أمتعة أو بضائع ، تسري عليه القواعد المقررة في هذه الاتفاقية ، ويعتبر طرفا من أطراف عقد النقل ، بقدر ما يكون ذلك العقد متعلقا بمرحلة النقل التي جرت تحت اشرافه .

### المادة ٣٠ - التابعون والوكلاء - مجموع المطالبات

- (١) اذا رفعت دعوى على تابع أو وكيل للناقل بسبب ضرر مشار اليه في هذه الاتفاقية ، فلهذا التابع أو الوكيل ، اذا ما أثبت أنه تصرف في نطاق ممارسته لوظيفته ، الحق في الاستفادة من شروط وحدود المسؤولية التي يحق للناقل ذاته الاستناد اليها بمقتضى هذه الاتفاقية .
- (٢) يجب ألا يتجاوز مجموع التعويضات التي يمكن الحصول عليها في هذه الحالة من الناقل وتابعيه ووكلائه الحدود المشار اليها .
- (٣) فيما عدا ما يتعلق بنقل البضائع ، لا تسري أحكام الفقرتين (١) و (٢) من هذه المادة اذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من قبل التابع أو الوكيل بقصد احداث ضرر ، أو برعونة مقرونة بادراك أن ضررا سينجم عن ذلك في الغالب .

### المادة ٣١ - آجال الاحتجاج

- (١) يعتبر تسلم المرسل اليه الأمتعة المسجلة أو البضائع دون احتجاج ، ما لم يثبت العكس ، قرينة على أنها سلمت في حالة جيدة ووفقا لمستند النقل أو للمعلومات المحددة في الوسائل الأخرى المشار اليها في الفقرة (٢) من المادة ٣ ، وفي الفقرة (٢) من المادة ٤ .
- (٢) في حالة التعيب ، يجب على المرسل اليه أن يوجه احتجاجا الى الناقل فور اكتشاف التعيب ، وعلى الأكثر ، خلال سبعة أيام بالنسبة للأمتعة المسجلة وأربعة عشر يوما بالنسبة للبضائع ، اعتبارا من تاريخ تسلمها . وفي حالة التأخير ، يجب عليه تقديم الاحتجاج خلال واحد وعشرين يوما على الأكثر من التاريخ الذي تكون فيه الأمتعة أو البضائع قد وضعت تحت تصرفه .
- (٣) يجب أن يقدم كل احتجاج كتابيا ويعطى أو يرسل في غضون المواعيد المحددة آنفا لهذا الاحتجاج .
- (٤) اذا لم يقدم الاحتجاج خلال الآجال المحددة آنفا ، فلا تقبل أي دعوى ضد الناقل الا في حالة الغش من جانبه .

### المادة ٣٢ - وفاة الشخص المسؤول

في حالة وفاة الشخص الذي تقع عليه المسؤولية ، يجوز أن تقام دعوى التعويض ، وفقا لأحكام هذه الاتفاقية ، ضد أصحاب الحقوق الشرعيين في تركته .

### المادة ٣٣ - الاختصاص القضائي

- (١) تقام دعوى التعويض ، وفقا لاختيار المدعي ، في اقليم احدى الدول الأطراف ، اما أمام محكمة محل اقامة الناقل ، أو أمام محكمة مركز أعماله الرئيسي ، أو أمام محكمة المكان الذي لديه فيه مركز أعمال تم بواسطته إبرام العقد ، أو أمام محكمة مكان نقطة المقصد .
- (٢) فيما يتعلق بالضرر الناجم عن وفاة الراكب أو اصابته ، يجوز رفع الدعوى أمام احدى المحاكم المذكورة في الفقرة (١) من هذه المادة ، أو في اقليم احدى الدول الأطراف الذي يوجد فيه محل الإقامة الرئيسي والدائم للراكب في وقت



(٣) بالرغم من نص الفقرة (١) من هذه المادة ، يطبق الاجراء المشار اليه في الفقرة (٢) من هذه المادة ، ففي أي وقت ، شريطة أن تعرب ثلث الدول الأطراف عن رغبتها في ذلك وبشروط أن يكون عامل التضخم المشار اليه في الفقرة (١) قد تجاوز ٣٠ في المائة منذ المراجعة السابقة أو منذ تاريخ سريان هذه الاتفاقية إذا لم يحدث تعديل سابق . وتجرى المراجعات اللاحقة باتباع الاجراء المذكور في الفقرة (١) من هذه المادة مرة كل خمس سنوات ابتداء من نهاية السنة الخامسة بعد تاريخ المراجعات بموجب الفقرة الحالية .

#### المادة ٢٥ - اشتراط حدود المسؤولية

يجوز للناقل أن يشترط خضوع عقد النقل لحدود مسؤولية أعلى من الحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو أنه لا يخضع لأي حدود للمسؤولية .

#### المادة ٢٦ - بطلان الأحكام التعاقدية

كل بند يهدف الى اعفاء الناقل من مسؤوليته أو الى وضع حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلا ولاغيا ، ولكن بطلان هذا البند لا يترتب عليه بطلان العقد بأكمله ، الذي يظل خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية .

#### المادة ٢٧ - حرية التعاقد

ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع الناقل من رفض ابرام أي عقد للنقل ، أو من التنازل عن أي أسباب دفاع متاحة بموجب الاتفاقية ، أو من وضع شروط لا تتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية .

#### المادة ٢٨ - المدفوعات المسبقة

في حالة حوادث الطائرات التي ينتج عنها وفاة ركاب أو اصابتهم ، على الناقل أن يدفع دون ابطاء ، اذا كان ملزما بموجب قانونه الوطني ، مبالغ مسبقة الى الشخص الطبيعي أو الأشخاص الطبيعيين الذين يحق لهم أن يطالبوا بالتعويض لتلبية احتياجاتهم الاقتصادية العاجلة . ولا تشكل هذه المبالغ اعترافا بالمسؤولية ويجوز حسمها من أي مبالغ يدفعها الناقل كتعويض في وقت لاحق .

#### المادة ٢٩ - أساس المطالبات

في حالة نقل الركاب والأمتعة والبضائع ، لا يجوز رفع أي دعوى للتعويض ، مهما كان سندها ، سواء بمقتضى هذه الاتفاقية أو بناء على عقد أو بسبب عمل غير مشروع أو لأي سبب آخر ، الا وفقا لشروط وحدود المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية ، دون المساس بمسألة تحديد الأشخاص الذين لهم حق المقاضاة وبحقوق كل منهم . ولا يمكن المطالبة في أي دعوى كهذه بأي تعويضات جزائية أو رادعة أو أي تعويضات تخرج عن نطاق التعويض عن الضرر .

## المادة ٢٣ - تحويل الوحدات النقدية

(١) ان المبالغ المبينة في شكل وحدات حقوق السحب الخاصة في هذه الاتفاقية تشير الى وحدة حقوق السحب الخاصة حسب تعريف صندوق النقد الدولي . ويتم تحويل هذه المبالغ الى العملات الوطنية ، عند التقاضي ، وفقا لقيمة تلك العملات مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة يوم صدور الحكم . وتحسب قيمة العملة الوطنية لدولة طرف عضو في صندوق النقد الدولي مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة ، وفقا لطريقة التقويم التي يطبقها صندوق النقد الدولي بالنسبة لعملياته ومعاملاته السارية يوم صدور الحكم . وتحسب قيمة العملة الوطنية بوحدات حقوق السحب الخاصة لدولة طرف ليست عضوا في صندوق النقد الدولي ، وفقا للطريقة التي تحددها هذه الدولة .

(٢) غير أن الدول التي ليست أعضاء في صندوق النقد الدولي والتي لا تسمح قوانينها بتطبيق أحكام الفقرة (١) من هذه المادة يجوز لها ، عند التصديق أو الانضمام أو في أي وقت لاحق ، أن تعلن أن مسؤوليها الناقل المنصوص عليها في المادة ٢١ محدودة بمبلغ ١ ٥٠٠ ٠٠٠ وحدة نقدية عن كل راكب ، عند التقاضي داخل أقاليمها ، وبمبلغ ٦٢ ٥٠٠ وحدة نقدية عن كل راكب بالنسبة للفقرة (١) من المادة ٢٢ ، وبمبلغ ١٥ ٠٠٠ وحدة نقدية عن كل راكب بالنسبة للفقرة (٢) من المادة ٢٢ ، وبمبلغ ٢٥٠ وحدة نقدية عن كل كيلوغرام بالنسبة للفقرة (٣) من المادة ٢٢ . وهذه الوحدة النقدية تعادل خمسة وستين مليجراما ونصفا من الذهب بنسبة نقاء تبلغ تسعمائة في الألف . ويجوز تحويل هذه المبالغ الى العملة الوطنية المعنية بأرقام مجبورة الكسور . ويتم تحويل هذه المبالغ الى العملة الوطنية طبقا لقانون الدولة المعنية .

(٣) يجب اجراء الحساب المذكور في الجملة الأخيرة من الفقرة (١) من هذه المادة وأسلوب التحويل المذكور في الفقرة (٢) من هذه المادة بطريقة تعبر الى أبعد حد ممكن بالعملية الوطنية للدولة الطرف عن نفس القيمة الحقيقية للمبالغ الواردة في المادتين ٢١ و ٢٢ ، التي تنجم عن تطبيق الجمل الثلاث الأولى من الفقرة (١) من هذه المادة . ويجب على الدول الأطراف أن تبلغ جهة الإيداع بطريقة الحساب طبقا للفقرة (١) من هذه المادة ، أو بنتيجة التحويل المنصوص عليه في الفقرة (٢) من هذه المادة حسب الحالة ، وذلك عند ايداع وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لهذه الاتفاقية وعند اجراء أي تغيير في طريقة الحساب أو نتاجه .

## المادة ٢٤ - مراجعة حدود المسؤولية

(١) دون الاخلال بأحكام المادة ٢٥ من هذه الاتفاقية ومع مراعاة الفقرة (٢) أدناه ، يجب مراجعة حدود المسؤولية المحددة في المواد ٢١ و ٢٢ و ٢٣ من جانب جهة الإيداع مرة كل خمس سنوات ، على أن تتم أول مراجعة في نهاية السنة الخامسة بعد تاريخ سريان هذه الاتفاقية ، أو إذا لم تسر الاتفاقية خلال خمس سنوات من تاريخ فتح باب التوقيع عليها ، خلال السنة الأولى لسرياتها ، مع استخدام عامل تضخم مطابق لمعدل التضخم المتراكم منذ المراجعة السابقة ، أو في المرة الأولى منذ تاريخ سريان الاتفاقية . ويجب أن يكون مقياس معدل التضخم المستخدم في تحديد عامل التضخم هو المتوسط المرجح للمعدلات السنوية للزيادة أو النقصان في الأرقام القياسية لأسعار المستهلك في الدول التي تشكل عملاتها وحدة حقوق السحب الخاصة المذكورة في الفقرة (١) من المادة ٢٣ .

(٢) إذا تبين من المراجعة المشار اليها في الفقرة السابقة أن عامل التضخم قد تجاوز ١٠ في المائة ، فعلى جهة الإيداع أن تخطر الدول الأطراف بتعديل حدود المسؤولية . ويصبح هذا التعديل ساريا بعد ستة أشهر من تاريخ ابلغها للدول الأطراف . وإذا سجلت أغلبية من الدول الأطراف عدم موافقتها ، في غضون ثلاثة أشهر من تاريخ الاخطار ، لا يسرى التعديل ، وتحيل جهة الإيداع الأمر الى اجتماع للدول الأطراف . وعلى جهة الإيداع أن تخطر فوراً جميع الدول الأطراف بسريان أي تعديل .

(أ) أن هذا الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه ،

(ب) أو أن هذا الضرر نشأ فقط عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير .

## المادة ٢٢ - حدود المسؤولية فيما يتعلق بالتأخير والأمتعة والبضائع

(١) في حالة الضرر الناتج عن التأخير في نقل الركاب كما هو مبين في المادة ١٩ ، تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ ١٥٠ ٤ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب .

(٢) عند نقل الأمتعة ، تكون مسؤولية الناقل في حالة تلفها أو ضياعها أو تعيبها أو تأخيرها ، محدودة بمبلغ ١٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب ما لم يقيم الراكب ، عند تسليم الأمتعة المسجلة الى الناقل ، بتقديم بيان خاص يوضح فيه مصلحته في تسليمها عند نقطة المقصد ، ويدفع مبلغ اضافي اذا اقتضى الأمر ذلك . وفي هذه الحالة ، يكون الناقل ملزماً بدفع مبلغ لا يتجاوز المبلغ المعطن ، الا اذا أثبت أن هذا المبلغ يفوق مصلحة الراكب الفعلية في استلام الأمتعة عند نقطة المقصد .

(٣) عند نقل البضائع ، تكون مسؤولية الناقل في حالة تلفها أو ضياعها أو تعيبها أو تأخيرها ، محدودة بمبلغ ١٧ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلوغرام ، ما لم يقيم المرسل ، عند تسليم الطرد الى الناقل ، بتقديم بيان خاص يوضح فيه مصلحته في تسليمه عند نقطة المقصد ، ويدفع مبلغ اضافي اذا اقتضى الأمر ذلك . وفي هذه الحالة ، يكون الناقل ملزماً بدفع مبلغ لا يتجاوز المبلغ المعطن ، الا اذا أثبت أن هذا المبلغ يفوق مصلحة المرسل الفعلية في استلام الطرد عند نقطة المقصد .

(٤) في حالة تلف أو ضياع أو تعيب أو تأخير جزء من البضائع أو أي شيء مما تتضمنه ، يكون الوزن الكلي للطرد أو الطرود المتعلق بها الأمر هو وحده المعول عليه لتعيين حد مسؤولية الناقل . غير أنه ، اذا كان التلف أو الضياع أو التعيب أو التأخير الذي يلحق بجزء من البضائع أو بأي شيء مما تتضمنه ، أمراً يؤثر على قيمة طرود أخرى تغطيها وثيقة الشحن الجوي ذاتها ، أو الاتصال ذاته أو ، في حالة عدم اصدارهما ، البيانات المسجلة بالوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة (٢) من المادة ٤ ، فان الوزن الكلي لهذا الطرد أو الطرود يجب أن يؤخذ في الاعتبار أيضا عند تعيين حد المسؤولية .

(٥) لا تسري الأحكام الواردة أعلاه في الفقرتين (١) و (٢) من هذه المادة ، اذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه ، بقصد احداث ضرر أو برعونة مقرونة بادراك أن ضرراً سينجم عن ذلك في الغالب . ويشترط أيضاً ، في حالة وقوع الفعل أو الامتناع من أحد التابعين أو الوكلاء ، اثبات أن هذا التابع أو الوكيل كان يتصرف في نطاق ممارسته لوظيفته .

(٦) ان الحدود المقررة في المادة ٢١ وفي هذه المادة ، لا تمنع المحكمة من أن تقضي - بالإضافة الى ذلك - وفقاً لقانونها ، بمبلغ يوازي كل أو بعض تكاليف الدعوى ونفقات التقاضي الأخرى التي تكبدها المدعي ، بما فيها الفوائد . ولا يسري حكم هذا النص اذا كان مبلغ التعويض المحكوم به ، ما عدا تكاليف الدعوى ونفقات التقاضي الأخرى ، لا يزيد عن المبلغ الذي عرضه الناقل كتابياً على المدعي ، خلال مدة ستة أشهر من تاريخ الحدث الذي سبب الضرر ، أو قبيل رفع الدعوى اذا رفعت في تاريخ لاحق لتلك المدة .

(أ) وجود خلل كامن في تلك البضائع أو بسبب نوعيتها أو وجود عيب ذاتي فيها .

(ب) سوء تغليف البضائع من جانب شخص غير الناقل أو تابعيه أو وكلائه .

(ج) عمل من أعمال الحرب أو نزاع مسلح .

(د) إجراءات اتخذتها السلطة العمومية بشأن دخول البضائع أو خروجها أو عبورها .

(٣) في مفهوم الفقرة (١) من هذه المادة ، يشمل النقل الجوي المدة التي تكون خلالها البضائع في حراسة الناقل .

(٤) لا تشمل مدة النقل الجوي أي نقل بري أو نقل بحري أو نقل في مجار مائية خارج المطار . غير أنه إذا حدث مثل هذا النقل تنفيذا لعقد نقل جوي بغرض التحميل أو التسليم أو النقل من مركبة إلى أخرى ، فيفترض أن الضرر قد نجم عن حدث وقع أثناء النقل الجوي ، ما لم يعم الدليل على عكس ذلك . وإذا قام الناقل ، بدون موافقة المرسل ، باستبدال واسطة النقل بواسطة نقل أخرى ، فيما يتعلق بالنقل كليا أو جزئيا الذي يتناوله الاتفاق بين الأطراف باعتباره نقلًا جويًا ، فإن النقل بتلك الواسطة الأخرى يعتبر أنه تم ضمن مدة النقل الجوي .

### المادة ١٩ - التأخير

يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو . غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير .

### المادة ٢٠ - الإعفاء من المسؤولية

إذا أثبت الناقل أن الضرر قد نجم عن ، أو أسهم في حدوثه ، إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص المطالب بالتعويض ، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه ، يعفى الناقل كليا أو جزئيا من مسؤوليته تجاه المطالب بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو أسهم في حدوثه . وإذا تقدم بطلب التعويض عن وفاة الراكب أو إصابته شخص آخر غير الراكب ، يعفى الناقل كذلك كليا أو جزئيا من مسؤوليته بقدر ما يثبت أن حدوث الضرر أو الإسهام في حدوثه قد حصل نتيجة إهمال أو خطأ أو امتناع هذا الراكب . وتطبق هذه المادة على جميع أحكام المسؤولية في هذه الاتفاقية ، بما في ذلك الفقرة (١) من المادة ٢١ .

### المادة ٢١ - التعويض في حالة وفاة الراكب أو إصابته

(١) فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة ١٧ والتي لا تتجاوز قيمتها ١٠٠.٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب ، لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته أو أن يحد منها .

(٢) فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة ١٧ والتي تتجاوز قيمتها ١٠٠.٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب ، لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت ما يلي :

(٢) كل اتفاق يتعارض مع أحكام المواد ١٢ و ١٣ و ١٤ ، يجب النص عليه صراحة في وثيقة الشحن الجوي أو في إيصال البضائع .

### المادة ١٦ - إجراءات الجمارك أو الشرطة أو السلطات العامة الأخرى

- (١) على المرسل أن يقدم المعلومات والوثائق الضرورية لاتمام إجراءات الجمارك والشرطة وأي سلطات عامة أخرى قبل تسليم البضائع الى المرسل اليه . ويكون المرسل مسؤولاً في مواجهة الناقل عن أي ضرر ينشأ عن عدم وجود هذه المعلومات أو الوثائق أو عدم كفايتها أو عدم صحتها . وذلك ما لم يكن الضرر عائداً لخطأ الناقل أو تابعيه أو وكلائه .
- (٢) ان الناقل غير ملزم بالتثبت من صحة أو كفاية هذه المعلومات أو الوثائق .

## الفصل الثالث

### مسؤولية الناقل ومدى التعويض عن الضرر

#### المادة ١٧ - وفاة الراكب أو إصابته - الضرر اللاحق بالأمته

- (١) يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية ، بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت فقط على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم .
- (٢) يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف الأمته المسجلة أو ضياعها أو تعييبها ، بشرط أن يكون الحدث الذي سبب التلف أو الضياع أو التعيب قد وقع فقط على متن الطائرة أو أثناء أي فترة كانت فيها الأمته المسجلة في حراسة الناقل . غير أنه إذا كان الضرر ناجماً ويقدر ما يكون ناجماً عن خلل كامن في الأمته أو عن نوعيتها أو عن عيب ذاتي فيها ، فلا يكون الناقل مسؤولاً . وفي حالة الأمته غير المسجلة ، بما في ذلك الأمته الشخصية ، يكون الناقل مسؤولاً إذا كان الضرر ناتجاً عن خطئه أو خطأ تابعيه أو وكلائه .
- (٣) إذا أقر الناقل بضياع الأمته المسجلة ، أو إذا لم تصل الأمته المسجلة خلال واحد وعشرين يوماً من التاريخ الذي كان يجب وصولها فيه ، يحق للراكب ممارسة الحقوق الناشئة عن عقد النقل في مواجهة الناقل .
- (٤) ما لم ينص على خلاف ذلك ، تعني عبارة " الأمته " في هذه الاتفاقية كلاماً من الأمته المسجلة والأمته غير المسجلة .

#### المادة ١٨ - الضرر اللاحق بالبضائع

- (١) يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البضائع أو ضياعها أو تعييبها بشرط أن يكون الحدث الذي ألحق الضرر على هذا النحو قد وقع فقط خلال النقل الجوي .
- (٢) غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً إذا أثبت ويقدر ما يثبت أن تلف البضائع أو ضياعها أو تعييبها قد نتج عن سبب أو أكثر من الأسباب التالية :

## المادة ١٢ - حق التصرف بالبضائع

- (١) يحق للمرسل أن يتصرف بالبضائع ، وذلك اما بسحبها من مطار المغادرة أو مطار المقصد النهائي ، أو بحجزها أثناء الرحلة عند أي هبوط للطائرة ، أو بالمطالبة بتسليمها في مكان المقصد النهائي أو أثناء الرحلة الى شخص آخر غير المرسل اليه المعين أصلا ، أو بالمطالبة باعادتها الى مطار المغادرة ، بشرط قيامه بتنفيذ كافة الالتزامات الناشئة عن عقد النقل . ويجب ألا يمارس المرسل حق التصرف هذا على نحو يعود بالضرر على الناقل أو المرسلين الآخرين ، ويجب عليه أن يتحمل أي مصاريف تترتب على ممارسة هذا الحق .
- (٢) على الناقل ، عند استحالة تنفيذ تعليمات المرسل ، أن يخطر به بذلك فوراً .
- (٣) إذا نفذ الناقل تعليمات المرسل بالتصرف بالبضائع ، دون المطالبة بتقديم نسخة وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع المسلم الى المرسل ، فإن الناقل يكون مسؤولاً عن أي ضرر قد يلحق من جراء ذلك بأي شخص تكون بحوزته بصفة قانونية وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع ، وذلك مع عدم الاخلال بحق الناقل في الرجوع على المرسل .
- (٤) ينتهي حق المرسل اعتباراً من اللحظة التي يبدأ فيها حق المرسل اليه وفقاً للمادة ١٣ . غير أنه إذا رفض المرسل اليه تسلم البضائع أو تعذر الاتصال به ، فإن المرسل يسترد حقه في التصرف .

## المادة ١٣ - تسليم البضائع

- (١) ما لم يكن المرسل قد مارس الحق الذي يستمده من المادة ١٢ ، يحق للمرسل اليه ، عند وصول البضائع الى نقطة المقصد ، أن يطالب الناقل بتسليمه البضائع ، اذا ما قام بدفع التكاليف المستحقة وتنفيذ شروط النقل .
- (٢) على الناقل أن يخطر المرسل اليه بمجرد وصول البضائع ، ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك .
- (٣) اذا أقر الناقل بضياع البضائع ، أو اذا لم تكن البضائع قد وصلت بعد انقضاء سبعة أيام على التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه ، يحق للمرسل اليه بأن يطالب الناقل بالحقوق الناشئة عن عقد النقل .

## المادة ١٤ - مطالبة المرسل والمرسل اليه بحقوقهما

للمرسل والمرسل اليه أن يطالب كل منهما باسمه الخاص بجميع الحقوق المخولة لهما على التوالي بموجب المادتين ١٢ و ١٣ ، سواء أكان ذلك لمصلحته الذاتية أو لمصلحة الغير ، وذلك بشرط تنفيذ الالتزامات التي يفرضها عقد النقل .

## المادة ١٥ - العلاقة بين المرسل والمرسل اليه أو العلاقات المتبادلة بين الغير

- (١) لا يترتب على تطبيق المواد ١٢ و ١٣ و ١٤ أي مساس بالعلاقات القائمة بين المرسل والمرسل اليه ، أو بالعلاقات المتبادلة بين الغير الذين يستمدون حقوقهم اما من المرسل واما من المرسل اليه .

## المادة ٨ - المستندات المتعلقة بالطرود المتعددة

في حالة تعدد الطرود :

(أ) لناقل البضائع الحق في أن يطالب المرسل بتحرير وثائق شحن جوي منفصلة .

(ب) للمرسل الحق في أن يطالب الناقل بتسليم إيصالات بضائع منفصلة عند استخدام الوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة (٢) من المادة ٤ .

## المادة ٩ - عدم الالتزام بالأحكام المتعلقة بالمستندات المطلوبة

ان عدم الالتزام بأحكام المواد من ٤ الى ٨ ، لا يؤثر على وجود أو على صحة عقد النقل ، الذي يظل مع ذلك خاضعا لقواعد هذه الاتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية .

## المادة ١٠ - المسؤولية عن البيانات الواردة في المستندات

(١) يكون المرسل مسؤولا عن صحة البيانات والافقرارات المتعلقة بالبضائع ، المدونة من قبله أو نيابة عنه في وثيقة الشحن الجوي أو المقدمة منه أو نيابة عنه للناقل لتدوينها في ايصال البضائع أو لادراجها في التسجيلات القائمة بالوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة (٢) من المادة ٤ . وتطبق هذه الأحكام أيضا عندما يكون نفس الشخص الذي ينوب عن المرسل وكيلًا للناقل أيضا .

(٢) يقوم المرسل بتعويض الناقل عن جميع الأضرار التي تلحق به أو بأي شخص آخر يكون الناقل مسؤولا تجاهه ، بسبب ما قدمه أو قدم نيابة عنه من بيانات وقرارات غير سليمة أو غير صحيحة أو غير كاملة .

(٣) مع مراعاة أحكام الفقرتين (١) و (٢) من هذه المادة ، يتحمل الناقل المسؤولية عن جميع الأضرار التي تلحق بالمرسل أو بأي شخص آخر يكون المرسل مسؤولا تجاهه ، بسبب ما دونه الناقل أو ما دون نيابة عنه من بيانات وقرارات غير سليمة أو غير صحيحة أو غير كاملة في ايصال البضائع أو في التسجيلات القائمة بالوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة (٢) من المادة ٤ .

## المادة ١١ - حجية المستندات

(١) تعتبر وثيقة الشحن الجوي أو ايصال البضائع دليلا على إبرام العقد واستلام البضائع وشروط النقل المذكورة فيهما ، ما لم يثبت خلاف ذلك .

(٢) تكون البيانات المدونة في وثيقة الشحن الجوي أو في ايصال البضائع بشأن وزن البضائع وأبعادها وتغليفها ، وكذلك البيانات المتعلقة بعدد الطرود ، دليلا يحتج به ما لم يثبت خلاف ذلك . أما البيانات المتعلقة بكمية البضائع وحجمها وحالتها فلا تكون لها الحجية ضد الناقل ، الا بقدر ما يكون الناقل قد تحقق منها في حضور المرسل ، وأثبت ذلك في وثيقة الشحن الجوي أو في ايصال البضائع ، أو بقدر ما تكون البيانات متعلقة بالحالة الظاهرة للبضائع .

(٥) ان عدم الالتزام بأحكام الفقرات السابقة لا يؤثر على وجود أو على صحة عقد النقل ، الذي يظل مع ذلك خاضعاً لقواعد هذه الاتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية .

#### المادة ٤ - البضائع

- (١) في حالة نقل البضائع ، يتعين تسليم وثيقة شحن جوي .
- (٢) يجوز الاستعاضة عن تسليم وثيقة الشحن الجوي بأي وسيلة أخرى تتضمن المعلومات المتعلقة بالنقل المطلوب القيام به . وفي حالة استخدام مثل هذه الوسائل الأخرى ، فعلى الناقل أن يسلم المرسل ، بناء على طلب هذا الأخير ، إيصال بضاعة يسمح بالتعرف على الارسالية والاطلاع على المعلومات المسجلة بتلك الوسائل الأخرى .

#### المادة ٥ - محتويات وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع

تتضمن وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع ما يلي :

- (أ) بيان نقطتي المغادرة والمقصد النهائي .
- (ب) بيان نقطة واحدة على الأقل من نقاط التوقف ، إذا كانت نقطتنا المغادرة والمقصد النهائي واقعتين في إقليم دولة واحدة طرف وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف أو نقاط توقف متفق عليها واقعة في إقليم دولة أخرى .
- (ج) بيان وزن الارسالية .

#### المادة ٦ - الوثيقة المتعلقة بطبيعة البضائع

يجوز الزام المرسل ، إذا اقتضت الضرورة أن يتقيد باجراءات الجمارك والشرطة والسلطات العامة الأخرى ، بتقديم وثيقة تبين طبيعة البضائع . ولا ينشئ هذا الحكم على الناقل أي واجب أو التزام أو مسؤولية ناتجة عنه .

#### المادة ٧ - وصف وثيقة الشحن الجوي

- (١) يقوم المرسل بتحرير وثيقة الشحن الجوي من ثلاث نسخ أصلية .
- (٢) تمهر النسخة الأولى بعبارة : " للناقل " ويوقع عليها المرسل . وتمهر النسخة الثانية بعبارة : " للمرسل اليه " ويوقع عليها كل من المرسل والناقل . ويوقع الناقل على النسخة الثالثة ويسلمها الى المرسل بعد قبول البضائع .
- (٣) يجوز أن يكون توقيع الناقل وتوقيع المرسل مطبوعين أو أن يستعاض عنهما بخاتم .
- (٤) إذا قام الناقل بتحرير وثيقة الشحن الجوي بناء على طلب المرسل ، فيعتبر الناقل متصرفاً نيابة عن المرسل ، ما لم يقم الدليل على خلاف ذلك .



(٣) لأغراض هذه الاتفاقية ، يعتبر النقل الذي يقوم به عدد من الناقلين المتتابعين نقلًا واحدًا لا يتجزأ إذا ما اعتبرته الأطراف عملية واحدة ، سواء كان الاتفاق بشأنه قد أبرم في صورة عقد واحد أو سلسلة من العقود ، ولا يفقد صفته الدولية بمجرد وجوب تنفيذ أحد العقود أو سلسلة منها تنفيذًا كاملاً داخل إقليم نفس الدولة .

(٤) تسري هذه الاتفاقية أيضا على النقل المنصوص عليه في الفصل الخامس ، مع مراعاة الشروط الواردة في ذلك الفصل .

## المادة ٢ - النقل الذي تقوم به الدولة ونقل المواد البريدية

(١) تسري هذه الاتفاقية على النقل الذي تقوم به الدولة أو الأشخاص الاعتباريون الآخرون الخاضعون للقانون العام وفقا للشروط المنصوص عليها في المادة ١ .

(٢) عند نقل المواد البريدية ، يكون الناقل مسؤولاً فقط تجاه ادارة البريد المختصة طبقا للقواعد التي تنطبق على العلاقة بين الناقلين وادارات البريد .

(٣) فيما عدا ما ورد في الفقرة (٢) من هذه المادة ، لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على نقل المواد البريدية .

## الفصل الثاني

### المستندات وواجبات الأطراف فيما يتعلق

### بنقل الركاب والأمتعة والبضائع

## المادة ٣ - الركاب والأمتعة

(١) في حالة نقل الركاب ، يتعين تسليم مستند نقل فردي أو جماعي يتضمن ما يلي :

(أ) بيان نقطتي المغادرة والمقصد النهائي .

(ب) بيان نقطة واحدة على الأقل من نقاط التوقف ، إذا كانت نقطتا المغادرة والمقصد النهائي واقعتين في إقليم دولة طرف واحدة وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف أو نقاط توقف متفق عليها واقعة في إقليم دولة أخرى .

(٢) يجوز الاستعاضة عن تسليم مستند النقل المشار اليه في الفقرة (١) بأي وسيلة أخرى تسجل بها المعلومات المذكورة في تلك الفقرة . وإذا استخدمت مثل هذه الوسيلة الأخرى ، فعلى الناقل أن يعرض على الراكب تسليمه بيانًا كتابيًا بالمعلومات المسجلة بهذه الوسيلة .

(٣) على الناقل أن يسلم الراكب بطاقة تعريف عن كل قطعة من الأمتعة المسجلة .

(٤) يعطى الراكب اشعارًا كتابيًا يفيد بأنه في الحالات التي تنطبق عليها هذه الاتفاقية فإنها تحكم وقد تحد من مسؤولية الناقلين عن الوفاة أو الاصابة ، وعن تلف الأمتعة أو ضياعها أو تعييبها ، وعن التأخير .

# اتفاقية

## توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي

ان الدول الأطراف في هذه الاتفاقية ،

ادراكا منها لما قدمته اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو في الثاني عشر من أكتوبر / تشرين الأول عام ١٩٢٩ - المشار اليها فيما بعد باسم " اتفاقية وارسو " - والوثائق الأخرى المتصلة بها ، من اسهام كبير نحو تحقيق التوافق في أحكام قانون الجو الدولي الخاص .

وادراكا منها للحاجة الى تحديث وتوحيد اتفاقية وارسو والوثائق المتصلة بها .

وادراكا منها لأهمية تأمين حماية مصالح المستهلكين في النقل الجوي الدولي والحاجة الى الحصول على التعويض العادل على أساس مبدأ التعويض عن الضرر .

وإذ تؤكد مجددا أنه من المرغوب فيه أن تتطور عمليات النقل الجوي الدولي على نحو منظم وأن تؤمن حركة نقل الركاب والأمتعة والبضائع بدون عوائق ، طبقا لمبادئ وأغراض اتفاقية الطيران المدني الدولي ، المبرمة في شيكاغو في السابع من ديسمبر / كانون الأول عام ١٩٤٤ .

وأقتناعا منها بأن اتخاذ تدابير جماعية من قبل الدول لتحقيق مزيد من التوافق والتقنين لبعض القواعد التي تحكم النقل الجوي الدولي من خلال اتفاقية جديدة ، هو الوسيلة الأكثر ملاءمة لتحقيق توازن عادل بين المصالح .

قد اتفقت على ما يلي :

## الفصل الأول

### أحكام عامة

#### المادة ١ - نطاق التطبيق

(١) تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة بمقابل . وتسري أيضا على النقل المجاني بطائرة ، الذي تقوم به مؤسسة للنقل الجوي .

(٢) لأغراض هذه الاتفاقية ، تعني عبارة " النقل الدولي " أي نقل تكون فيه نقطتا المغادرة والمقصد النهائي ، وفقا للعقد المبرم بين الأطراف ، واقعتين اما في اقليم دولتين طرفين أو في اقليم دولة واحدة طرف ، سواء كان أو لم يكن هناك انقطاع للنقل أو كان هناك نقل من طائرة الى أخرى ، وذلك اذا كانت هناك نقطة توقف متفق عليها في اقليم دولة أخرى ، حتى وان لم تكن تلك الدولة طرفا . ولا يعتبر نقلًا دوليًا لأغراض هذه الاتفاقية النقل بين نقطتين داخل اقليم دولة واحدة طرف بدون نقطة توقف متفق عليها داخل اقليم دولة أخرى .

7/99, M6/P1/3000

Order No. 9740  
Printed in ICAO

## اتفاقية

توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي

حررت في مونتريال في ٢٨ مايو/ أيار ١٩٩٩

《统一国际航空运输某些规则的公约》

于 1999 年 5 月 28 日

在蒙特利尔签订

## КОНВЕНЦИЯ

для унификации некоторых правил  
международных воздушных перевозок

Совершена в Монреале 28 мая 1999 года

## CONVENIO

para la unificación de ciertas reglas  
para el transporte aéreo internacional

Hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999

## CONVENTION

pour l'unification de certaines règles  
relatives au transport aérien international

Faite à Montréal le 28 mai 1999

## CONVENTION

for the Unification of Certain Rules for  
International Carriage by Air

Done at Montreal on 28 May 1999

certified to be a true and complete copy

certifiée conforme

certificada fiel y auténtica

точная и полная

*Ludwig Müller*

Bureau

des Affaires juridiques

de Asuntos Jurídicos

Юридическое управление

ICAO OACI ИКАО



1999

منظمة الطيران المدني الدولي

国际民用航空组织

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL  
ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE  
INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION