

SUOMEN SÄÄDÖSKOKOELMAN SOPIMUSSARJA

ULKOVALTAIN KANSSA TEHDYT SOPIMUKSET

2004

Julkaistu Helsingissä 16 päivänä kesäkuuta 2004

N:o 76—78

SISÄLLYS

N:o		Sivu
76	Laki eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä tehdyn yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja soveltamisesta ..	1189
77	Laki valmismatkalain 24 §:n muuttamisesta	1192
78	Tasavallan presidentin asetus eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä tehdyn yleissopimuksen voimaansaattamisesta sekä yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja soveltamisesta annetun lain ja valmismatkalain 24 §:n muuttamisesta annetun lain voimaantulosta	1193

N:o 76

(Suomen säädöskokoelman n:o 1228/2002)

Laki

eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä tehdyn yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja soveltamisesta

Annettu Helsingissä 20 päivänä joulukuuta 2002

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Kansainvälinen ilmakuljetus

Eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä tehdyn Montrealissa 28 päivänä toukokuuta 1999 tehdyn yleissopimuksen, jäljempänä Montrealin yleissopimus, lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

Montrealin yleissopimuksen määräyksiä

sovelletaan myös sopimukseen, joka koskee kuljetusta Suomen ja sellaisen vieraan valtion välillä, joka ei ole yleissopimuksen sopimuspuolena, jollei 8 §:stä tai yleissopimuksen 57 artiklasta muuta johdu.

Matkustajien ja matkatavaran ilmakuljetuksessa noudatetaan lisäksi, mitä matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevassa lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 2027/97, jäljempänä vastuuasetus, säädetään.

HE 184/2002
LiVM 17/2002
EV 190/2002

2 §

Kotimainen ilmakuljetus

Montrealin yleissopimusta sovelletaan 2 ja 3 momentissa säädetyin poikkeuksin myös sellaista ilmakuljetusta koskevaan sopimukseen, jonka lähtö- ja määräpaikka sijaitsevat Suomessa ja jossa ei ole määrä tapahtua välilaskua toisessa valtiossa (*kotimainen ilmakuljetus*), jollei vastuusetuksesta tai yleissopimuksen 57 artiklasta muuta johdu.

Muun kuin ilmakuljetusyrityksen suorittamaa kotimaista ilmakuljetusta koskevaan sopimukseen yleissopimusta sovelletaan ainoastaan, jos kuljetus suoritetaan korvausta vastaan.

Tavarankotimaisessa ilmakuljetuksessa vahingosta vastuussa oleva ei voi vedota yleissopimuksen 22 artiklan 3 kappaleen määräykseen vastuun rajoittamisesta, jos vahingon näytetään johtuneen artiklan 5 kappaleessa tarkoitettusta teosta tai laiminlyönnistä.

3 §

Vakuutukset

Tässä laissa tai vastuusetuksessa säädetyin vastuun vakuuttamisesta on voimassa, mitä yhteisen lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2407/92 7 artiklassa ja vastuusetuksen 3 artiklan 2 kohdassa sekä ilmailulain (281/1995) 68 §:ssä säädetään.

4 §

Vastuusetuksen soveltamisalan laajentaminen

Ennakkomaksuvelvollisuutta koskevaa vastuusetuksen 5 artiklaa ja tiedonantovelvollisuutta koskevaa vastuusetuksen 6 artiklaa sovelletaan myös sellaiseen elinkeinonharjoittajaan, joka olematta lentoliikenteen harjoittaja omaan lukuunsa tarjoaa matkustajien kuljetuspalveluita ilma-aluksessa korvausta vastaan, sekä sellaiseen kotimaista ilmakuljetusta koskevaan sopimukseen, johon 2 §:n nojalla on sovellettava Montrealin yleissopimusta.

5 §

Toimivaltainen tuomioistuim

Jos korvauskanne voidaan Montrealin yleissopimuksen 33 artiklan 2 kappaleen nojalla panna vireille Suomessa, toimivalta tutkia kanne on sillä käräjäoikeudella, jonka tuomiopiirissä matkustajalla oli onnettomuuden sattuessa asuinpaikka.

6 §

Erityisnosto-oikeuksien muuntaminen

Erityisnosto-oikeudella tarkoitetaan Montrealin yleissopimuksessa Kansainvälisen valuuttarahaston määrittelemää erityisnosto-oikeutta. Erityisnosto-oikeus muunnetaan kansalliseksi valuutaksi tuomion antamispäivän kurssin mukaan. Muunto kansalliseksi valuutaksi määräytyy Kansainvälisen valuuttarahaston toiminnassaan ja suorituksissaan sanottuna päivänä soveltaman laskutavan mukaisesti.

7 §

Voimaantulo

Tämän lain voimaantulosta säädetään tavallan presidentin asetuksella.

Tällä lailla kumotaan 23 päivänä touko-kuuta 1986 annettu ilmakuljetuslaki (387/1986).

8 §

Siirtymäsäännökset

Tätä lakia ei sovelleta ennen tämän lain voimaantuloa tehtyyn sopimukseen.

Niin kauan kuin eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtäläistytymisestä Varsovassa 12 päivänä lokakuuta 1929 tehty sopimus (SopS 26/1937), jäljempänä Varsovan yleissopimus, on voimassa Suomen ja vieraan valtion välillä, on kuljetuksesta ilma-aluksessa annettua lakia (289/1937) sovellettava kuljetukseen, jota yleissopimus koskee.

Niin kauan kuin Varsovan yleissopimus, sellaisena kuin se on muutettuna Haagissa 28

päivänä syyskuuta 1955 tehdyllä pöytäkirjalla (SopS 37/1977), jäljempänä Varsovan muutettu yleissopimus, on voimassa Suomen ja vieraan valtion välillä, ilmakuljetussopimuslakia (45/1977) on sovellettava kuljetukseen, jota Varsovan muutettu yleissopimus koskee.

Niin kauan kuin Montrealissa 25 päivänä

syyskuuta 1975 tehty neljäs pöytäkirja Varsovan muutetun yleissopimuksen muuttamisesta (SopS 88/1998) on voimassa Suomen ja vieraan valtion välillä, on ilmakuljetuslakia sovellettava tavarankuljetukseen, jota pöytäkirja koskee.

Helsingissä 20 päivänä joulukuuta 2002

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Ulkoasiainministeri *Erkki Tuomioja*

N:o 77

(Suomen säädöskokoelman n:o 1229/2002)

Laki

valmismatkalain 24 §:n muuttamisesta

Annettu Helsingissä 20 päivänä joulukuuta 2002

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 28 päivänä marraskuuta 1994 annetun valmismatkalain (1079/1994) 24 §, sellaisena kuin se on laissa 1121/2000, seuraavasti:

24 §

*Vahingonkorvausvastuun määräytyminen
eräissä tapauksissa*

Sen estämättä, mitä 23 §:ssä säädetään, matkanjärjestäjän korvausvastuu kuljetukseen liittyvästä vahingosta määräytyy siten kuin kyseisestä kuljetuksesta säädetään merilaissa (674/1994), kuljetuksesta ilma-aluksessa annetussa laissa (289/1937), ilmakuljetus-sopimuslaissa (45/1977), ilmakuljetuslaissa (387/1986), rautatiekuljetuslaissa (1119/2000) tai matkustajien ja heidän matkatavaroitensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta annettussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 2027/97 taikka siitä määrätään kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevassa yleissopimuksessa (COTIF; SopS 5/1985) tai eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä tehdyssä yleissopimuksessa (SopS 78/2004).

Tämän lain voimaantulosta säädetään tasavallan presidentin asetuksella.
Tätä lakia sovelletaan sen voimaantulon jälkeen tehtäviin sopimuksiin.

Helsingissä 20 päivänä joulukuuta 2002

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Ulkoasiainministeri *Erkki Tuomioja*

N:o 78

(Suomen säädöskokoelman n:o 479/2004)

Tasavallan presidentin asetus

eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä tehdyn yleissopimuksen voimaansaattamisesta sekä yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja soveltamisesta annetun lain ja valmismatkalain 24 §:n muuttamisesta annetun lain voimaantulosta

Annettu Helsingissä 11 päivänä kesäkuuta 2004

Tasavallan presidentin päätöksen mukaisesti, joka on tehty oikeusministerin esittelystä, säädetään:

1 §

Montrealissa 28 päivänä toukokuuta 1999 tehty yleissopimus eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä, jonka eduskunta on hyväksynyt 26 päivänä marraskuuta 2002 ja jonka tasavallan presidentti on hyväksynyt 20 päivänä joulukuuta 2002 ja jota koskeva hyväksymiskirja on talletettu Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön huostaan 29 päivänä huhtikuuta 2004, tulee voimaan 28 päivänä kesäkuuta 2004 niin kuin siitä on sovittu.

yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja soveltamisesta 20 päivänä joulukuuta 2002 annettu laki (1228/2002) sekä samana päivänä annettu laki valmismatkalain 24 §:n muuttamisesta (1229/2002) tulevat voimaan 28 päivänä kesäkuuta 2004.

3 §

Yleissopimuksen muut kuin lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat asetuksena voimassa.

2 §

Eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä tehdyn

4 §

Tämä asetus tulee voimaan 28 päivänä kesäkuuta 2004.

Helsingissä 11 päivänä kesäkuuta 2004

Tasavallan Presidentti**TARJA HALONEN**Oikeusministeri *Johannes Koskinen*

(Suomennos)

YLEISSOPIMUS ERÄIDEN KANSAINVÄLISTÄ ILMAKULJETUSTA KOSKEVIEN SÄÄNTÖJEN YHTENÄISTÄMISESTÄ

TÄMÄN YLEISSOPIMUKSEN SOPIMUSVALTIOT, JOTKA

OVAT TIETOISIA siitä merkityksestä, joka Varsovassa 12 päivänä lokakuuta 1929 allekirjoitetulla eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä koskevalla yleissopimuksella (jäljempänä Varsovan yleissopimus) sekä muilla siihen liittyvillä kansainvälisillä asiakirjoilla on ilmailua koskevan kansainvälisen yksityisoikeuden yhtenäistämiseksi;

OVAT TIETOISIA tarpeesta ajanmukaistaa ja yhdistää Varsovan yleissopimus ja siihen liittyvät asiakirjat;

OVAT TIETOISIA siitä, että kuluttajien etujen suojelun varmistaminen on tärkeää kansainvälisissä ilmakuljetuksissa ja että täyden korvauksen periaatteeseen perustuvat oikeudenmukaiset korvaukset ovat tarpeen;

VAHVISTAVAT haluavansa kehittää kansainvälisiä ilmakuljetuksia järjestelmällisesti ja varmistaa matkustajien, matkatavaran ja tavarantoimittajien kuljetukset Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 tehdyn kansainvälistä siviili-ilmailua koskevan yleissopimuksen periaatteiden ja tavoitteiden mukaisesti;

OVAT VAKUUTTUNEITA siitä, että valtioiden yhteistoiminta tiettyjen kansainvälisiä ilmakuljetuksia koskevien määräysten yhtenäistämiseksi ja kodifioimiseksi uuden yleissopimuksen muodossa on tarkoituksenmukaisin keino saavuttaa oikeudenmukainen etujen tasapaino;

OVAT SOPINEET SEURAAVAA:

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

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,

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

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

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

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

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

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

I luku

Yleiset määräykset

1 artikla

Soveltamisala

1. Tätä yleissopimusta sovelletaan kaikkiin kansainvälisiin henkilöiden, matkatavaran tai tavarain kuljetuksiin, jotka suoritetaan ilma-aluksella korvausta vastaan. Sitä sovelletaan myös ilmakuljetusyrityksen suorittamiin maksuttomiin lentokuljetuksiin.

2. Tässä yleissopimuksessa kansainvälisellä kuljetuksella tarkoitetaan jokaista kuljetusta, jonka lähtö- ja määräpaikka sijaitsevat siitä riippumatta, tapahtuuko kuljetuksessa keskeytys tai ilma-aluksen vaihto, osapuolten välisen sopimuksen mukaisesti joko kahden sopimusvaltion alueella tai yhden sopimusvaltion alueella, jos on sovittu välilaskupaikasta toisen valtion alueella, vaikka tämä valtio ei olisi sopimusvaltio. Yhden sopimusvaltion alueella olevien kahden paikan välillä tapahtuva kuljetus, johon ei sisälly sovittua välilaskupaikkaa toisen valtion alueella, ei ole tässä yleissopimuksessa tarkoitettu kansainvälinen kuljetus.

3. Usean rahdinkuljettajan peräkkäin suoritama kuljetus katsotaan tätä yleissopimusta sovellettaessa yhdeksi ainoaksi kuljetukseksi riippumatta siitä, onko siitä tehty yksi tai useampi sopimus, jos osapuolet ovat pitäneet sitä yhtenä suorituksena, eikä se menetä kansainvälistä luonnettaan pelkästään sen johdosta, että yksi tai useampi sopimus on määrää kokonaan täyttää saman valtion alueella.

4. Tätä yleissopimusta sovelletaan myös V luvussa tarkoitettuihin kuljetuksiin kyseisessä luvussa asetetuin ehdoin.

2 artikla

Valtion suorittamat kuljetukset ja postikuljetukset

1. Tätä yleissopimusta sovelletaan valtion tai asianmukaisesti perustettujen julkisoi-

Chapter I

General provisions

Article 1

Scope of application

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

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

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

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

Article 2

Carriage performed by State and carriage of postal items

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

keudellisten elinten suorittamiin kuljetuksiin, jos ne täyttävät 1 artiklassa asetetut ehdot.

2. Postilähetysten kuljetuksessa rahdinkuljettaja on vastuussa ainoastaan kyseessä olevalle postihallinnolle rahdinkuljettajien ja postihallinnon välistä suhdetta koskevien sääntöjen mukaisesti.

3. Tätä yleissopimusta ei tämän artiklan 2 kappaleen määräystä lukuunottamatta sovelleta postilähetysten kuljetuksiin.

II luku

Asiakirjat ja osapuolten velvollisuudet, jotka liittyvät matkustajien, matkatavaroiden ja tavaroiden kuljetukseen

3 artikla

Matkustajat ja matkatavarat

1. Matkustajien kuljetetusta varten on annettava joko yksilö- tai ryhmämatkalippu, jonka on sisällettävä:

a) tieto lähtö- ja määräpaikasta;

b) jos lähtö- ja määräpaikka ovat saman sopimusvaltion alueella ja yksi tai useampi sovittu välilaskupaikka on toisen valtion alueella, tieto ainakin yhdestä tällaisesta välilaskupaikasta.

2. Tämän artiklan 1 kappaleessa tarkoitettu asiakirja voidaan korvata kirjaamalla kyseisessä kappaleessa mainitut tiedot muulla tavoin. Jos tällaista muuta tapaa käytetään, rahdinkuljettajan on tarjouduttava antamaan matkustajalle kirjallinen selvitys kirjatuiista tiedoista.

3. Rahdinkuljettajan on annettava matkustajalle matkatavaratodistus kustakin kirjatus- ta matkatavarakollista.

4. Matkustajalle on annettava kirjallinen ilmoitus siitä, että jos tätä yleissopimusta sovelletaan, se määrittää ja voi rajoittaa rahdinkuljettajien korvausvastuuta matkustajan kuolemasta, matkatavaran tuhoutumisesta, katoamisesta tai vahingoittumisesta sekä viivästyksestä.

5. Edellä olevien kappaleiden määräysten

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

noudattamatta jättäminen ei vaikuta kuljetussopimuksen olemassaoloon tai pätevyys-
teen, vaan siihen sovelletaan joka tapauk-
sessa tämän yleissopimuksen määräyksiä,
mukaan luettuna korvausvastuun rajoitta-
mista koskevat määräykset.

4 artikla

Tavarat

1. Tavarat kuljetusta varten on annettava
lentorahtikirja.

2. Lentorahtikirjan antamisen asemesta
suoritettavaa kuljetusta koskevat tiedot voi-
daan kirjata muulla tavoin. Jos tällaista
muuta tapaa käytetään, rahdinkuljettajan on
lähettäjän pyynnöstä annettava tälle tavarakuitti,
jonka perusteella lähetys voidaan
tunnistaa ja joka mahdollistaa tutustumisen
muulla tavoin kirjattuihin tietoihin.

5 artikla

Lentorahtikirjan tai tavarakuitin sisältö

Lentorahtikirjan tai tavarakuitin on sisäl-
lettävä:

- a) tieto lähtö- ja määräpaikasta;
- b) jos lähtö- ja määräpaikka ovat saman
sopimusvaltion alueella ja yksi tai useampi
sovittu välilaskupaikka on toisen valtion
alueella, tieto ainakin yhdestä tällaisesta vä-
lilaskupaikasta; sekä
- c) tieto lähetyksen painosta.

6 artikla

Tavarat laatuun koskeva asiakirja

Tulli-, järjestys- ja muiden vastaavien vi-
ranomaismääräysten täyttämiseksi lähettäjää
voidaan tarvittaessa vaatia antamaan asiakir-
ja, josta ilmenee tavarat laatu. Tämä määrä-
ys ei luo rahdinkuljettajalle velvoitteita, vel-
vollisuuksia tai korvausvastuuta.

the foregoing paragraphs shall not affect the
existence or the validity of the contract of
carriage, which shall, nonetheless, be sub-
ject 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 re-
cord 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, de-
liver to the consignor a cargo receipt permit-
ting 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 destina-
tion 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 con-
signment.

Article 6

*Document relating to the nature of the
cargo*

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

*7 artikla**Lentorahtikirjan kuvaus*

1. Lähettäjän on laadittava lentorahtikirja kolmena alkuperäiskappaleena.

2. Ensimmäinen kappale on merkittävä "rahdinkuljettajalle"; se on lähettäjän allekirjoitettava. Toinen kappale on merkittävä "vastaanottajalle"; se on lähettäjän ja rahdinkuljettajan allekirjoitettava. Kolmas kappale on rahdinkuljettajan allekirjoitettava ja annettava lähettäjälle tavaran vastaanottamisen jälkeen.

3. Rahdinkuljettajan ja lähettäjän allekirjoitukset voivat olla painettuja tai leimattuja.

4. Jos rahdinkuljettaja lähettäjän pyynnöstä laatii lentorahtikirjan, rahdinkuljettajan on katsottava toimineen lähettäjän lukuun, jolle ei muuta näytetä.

*8 artikla**Useampia kolleja koskevat asiakirjat*

Kun kolleja on useampi kuin yksi:

a) rahdinkuljettajalla on oikeus vaatia lähettäjää laatimaan erilliset lentorahtikirjat;

b) lähettäjällä on oikeus vaatia rahdinkuljettajaa antamaan erilliset tavarakuitit käytettäessä 4 artiklan 2 kappaleessa tarkoitettua muuta tapaa.

*9 artikla**Asiakirjoja koskevien määräysten noudattamatta jättäminen*

Tämän yleissopimuksen 4—8 artiklan määräysten noudattamatta jättäminen ei vaikuta kuljetussopimuksen olemassaoloon tai pätevyYTEEN, vaan siihen sovelletaan joka tapauksessa tämän yleissopimuksen määräyksiä, mukaan luettuina korvausvastuun rajoittamista koskevat määräykset.

*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.

*10 artikla**Vastuu asiakirjojen sisältämistä tiedoista*

1. Lähettäjä on vastuussa niiden tavaraa koskevien tietojen ja ilmoitusten oikeellisuudesta, jotka lähettäjä on merkinnyt tai jotka on tämän puolesta merkitty lentorahtikirjaan tai jotka lähettäjä on antanut tai jotka on tämän puolesta annettu rahdinkuljettajalle tavarakuittiin tai 4 artiklan 2 kappaleessa tarkoitetulla muulla tavalla kirjattuihin tietoihin merkittäväksi. Tätä määräystä sovelletaan niin ikään, jos lähettäjän puolesta toimiva henkilö on myös rahdinkuljettajan asiamies.

2. Lähettäjän on korvattava rahdinkuljettajalle kaikki vahinko, jonka tämä tai joku muu henkilö, jolle rahdinkuljettaja on vastuussa, on kärsinyt lähettäjän antamien tai tämän puolesta annettujen tietojen ja ilmoitusten määrätystenvastaisuudesta, virheellisyydestä tai puutteellisuudesta.

3. Jollei tämän artiklan 1 ja 2 kappaleesta muuta johdu, rahdinkuljettajan on korvattava lähettäjälle kaikki vahinko, jonka tämä tai joku muu, jolle lähettäjä on vastuussa, on kärsinyt niiden tietojen ja ilmoitusten määrätystenvastaisuudesta, virheellisyydestä tai puutteellisuudesta, jotka rahdinkuljettaja on merkinnyt tai jotka on tämän puolesta merkitty tavarakuittiin tai 4 artiklan 2 kappaleessa tarkoitetulla muulla tavalla kirjattuihin tietoihin.

*11 artikla**Asiakirjojen todistusarvo*

1. Lentorahtikirja tai tavarakuitti on todisteena sopimuksen tekemisestä, tavarantoimituksesta ja siinä mainituista kuljetusehdoista, jollei muuta näytetä.

2. Lentorahtikirjan tai tavarakuitin tiedot tavarantoimituksesta, painosta ja pakkauksesta sekä kollojen lukumäärästä ovat todisteena ilmoitetuista seikoista, jollei muuta näytetä. Tavarantoimituksen määrää, tilavuutta ja kuntoa koskevilla tiedoilla ei ole todistusvoimaa rahdin-

*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

kuljettajaa vastaan, paitsi jos tämä on tarkistanut tiedot lähettäjän läsnä ollessa, ja tästä on merkintä lentorahtikirjassa tai tavarakuittissa taikka jos tiedot koskevat tavarankuntoa.

12 artikla

Oikeus määrätä tavarasta

1. Jollei kuljetussopimuksesta johtuvien velvollisuuksien täyttämistä muuta johdu, lähettäjällä on oikeus määrätä tavarasta ottamalla se takaisin lähtö- tai määräpaikkakunnan lentoasemalla, pysäyttämällä se matkan aikana välilaskupaikalla, pyytämällä se luovutettavaksi määräpaikalla tai matkan aikana muulle henkilölle kuin alunperin määrätulle vastaanottajalle taikka vaatimalla se palautettavaksi lähtöpaikkakunnan lentoasemalle. Lähettäjä ei saa käyttää tätä määräämisoikeuttaan rahdinkuljettajaa tai muita lähittäjiä haittaavalla tavalla ja sen on korvattava kaikki tämän oikeuden käyttämisestä aiheutuvat kustannukset.

2. Jos lähettäjän ohjeiden noudattaminen on mahdotonta, rahdinkuljettajan on välittömästi ilmoitettava siitä lähettäjälle.

3. Jos rahdinkuljettaja toimii lähettäjän antamien tavaraa koskevien ohjeiden mukaisesti vaatimatta lähettäjälle annettua kappalletta lentorahtikirjasta tai tavarakuittista, rahdinkuljettaja on vastuussa vahingosta, joka tästä on saattanut aiheutua henkilölle, jolla on laillisesti hallussaan mainittu kappale lentorahtikirjasta tai tavarakuittista, tämän kuitenkaan rajoittamatta rahdinkuljettajan oikeutta saada korvaus lähettäjältä.

4. Lähettäjän oikeus lakkaa sillä hetkellä, jolloin vastaanottajan oikeus 13 artiklan mukaisesti alkaa. Jollei vastaanottaja kuitenkaan hyväksy tavaraa tai jollei häntä tavoiteta, oikeus määrätä tavarasta palautuu lähettäjälle.

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.

*13 artikla**Tavaran toimittaminen*

1. Jos lähettäjä ei ole käyttänyt 12 artiklan mukaista oikeuttaan, vastaanottajalla on oikeus vaatia rahdinkuljettajaa luovuttamaan tavara itselleen sen saavuttua määräpaikkaan, edellyttäen kuitenkin, että vastaanottaja suorittaa asianmukaiset maksut ja noudattaa kuljetusehtoja.

2. Jollei toisin sovita, rahdinkuljettajan on tavaran tultua perille ilmoitettava siitä vastaanottajalle.

3. Jos rahdinkuljettaja myöntää tavaran kadonneen tai jos tavara ei ole saapunut määräpaikkaan seitsemän päivän kuluessa siitä, kun sen olisi pitänyt tulla perille, vastaanottajalla on oikeus saattaa rahdinkuljettajaa vastaan voimaan kuljetussopimuksesta johtuvat oikeudet.

*14 artikla**Lähettäjän ja vastaanottajan oikeuksien käyttäminen*

Lähettäjä ja vastaanottaja voivat kumpikin erikseen käyttää omissa nimissään kaikkia 12 ja 13 artiklan mukaisia oikeuksiaan riippumatta siitä, toimivatko ne oman etunsa tai toisen edun puolesta, edellyttäen, että kuljetussopimuksessa asetetut velvollisuudet täytetään.

*15 artikla**Lähettäjän ja vastaanottajan väliset suhteet tai kolmansien osapuolten keskinäiset suhteet*

1. Tämän yleissopimuksen 12, 13 ja 14 artiklan määräykset eivät vaikuta lähettäjän ja vastaanottajan välisiin suhteisiin eivätkä sellaisten kolmansien osapuolten keskinäisiin suhteisiin, jotka ovat saaneet oikeutensa joko lähettäjältä tai vastaanottajalta.

2. Tämän yleissopimuksen 12, 13 ja 14 artiklan määräyksistä voidaan poiketa vain lentorahtikirjassa tai tavarakuitissa olevalla nimenomaisella määräyksellä.

*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 interests of another, provided that it carries out the obligations imposed by the contract of carriage.

*Article 15**Relations of consignor and consignee or mutual relations of third parties*

1. Articles 12, 13 and 14 do not affect either the relations of the consignor and the consignee with each other or the mutual relations of third parties, whose rights are derived either from the consignor or from the consignee.

2. The provisions of Articles 12, 13 and 14 can only be varied by express provision in the air waybill or the cargo receipt.

*16 artikla**Tulli-, järjestys- ja muut viranomaismääräykset*

1. Lähettäjän on annettava tulli-, järjestys- ja muiden viranomaismääräysten edellyttämät tiedot ja asiakirjat, ennen kuin tavara voidaan luovuttaa vastaanottajalle. Lähettäjän on korvattava rahdinkuljettajalle tällaisten tietojen tai asiakirjojen puuttumisesta, puutteellisuudesta tai määräystenvastaisuudesta aiheutunut vahinko, jos vahinko ei johdu rahdinkuljettajan taikka sen palveluksessa olevan henkilön tai asiamiehen huolimattomuudesta.

2. Rahdinkuljettaja ei ole velvollinen tutkimaan, ovatko tiedot tai asiakirjat oikeita tai täydellisiä.

*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.

III luku

Rahdinkuljettajan vastuu ja vahingonkorvauksen laajuus*17 artikla**Matkustajan kuolema tai loukkaantuminen — matkatavaravahinko*

1. Rahdinkuljettaja on vastuussa matkustajan kuolemasta tai ruumiinvammasta aiheutuneesta vahingosta ainoastaan sillä edellytyksellä, että kuoleman tai vamman aiheuttanut onnettomuus tapahtui ilma-aluksessa tai ilma-alukseen nousemisen tai siitä poistumisen yhteydessä.

2. Rahdinkuljettaja on vastuussa kirjatun matkatavaran tuhoutumisesta, katoamisesta tai vahingoittumisesta aiheutuneesta vahingosta ainoastaan sillä edellytyksellä, että tuhoutumisen, katoamisen tai vahingoittumisen aiheuttanut tapahtuma sattui ilma-aluksessa tai sellaisena aikana, jolloin kirjattu matkatavara oli rahdinkuljettajan huostassa. Rahdinkuljettaja ei kuitenkaan ole vastuussa, jos ja siinä määrin kuin vahinko aiheutui matkatavaran omasta viasta, laadusta tai puutteellisuudesta. Käsimatkatavaran osalta, henkilökohtaiset tavarat mukaan luet-

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 re-

tuina, rahdinkuljettaja on vastuussa, jos vahinko aiheutui rahdinkuljettajan taikka sen palveluksessa olevan henkilön tai asiamiehen huolimattomuudesta.

3. Jos rahdinkuljettaja myöntää kirjatun matkatavaran katoamisen tai jos kirjattu matkatavara ei ole saapunut perille kahdenkymmenen päivän kuluttua siitä päivästä, jona sen olisi pitänyt saapua, matkustajalla on oikeus saattaa rahdinkuljettajaa vastaan voimaan kuljetussopimuksesta johdettavat oikeudet.

4. Jollei toisin määrätä, tässä yleissopimuksessa käsitteellä "matkatavara" tarkoitetaan sekä kirjattua matkatavaraa että käsimatkatavaraa.

18 artikla

Tavaran vahingoittuminen

1. Rahdinkuljettaja on vastuussa tavaran tuhoutumisesta, katoamisesta tai vahingoittumisesta aiheutuneesta vahingosta ainoastaan sillä edellytyksellä, että vahingon aiheuttanut tapahtuma sattui ilmakuljetuksen aikana.

2. Rahdinkuljettaja ei kuitenkaan ole vastuussa, jos ja siinä määrin kuin rahdinkuljettaja näyttää, että tavaran tuhoutuminen, katoaminen tai vahingoittuminen johtui yhdestä tai useammasta seuraavasta seikasta:

a) tavaran omasta viasta, laadusta tai puutteellisuudesta;

b) tavaran puutteellisesta pakkaamisesta, jonka on suorittanut muu kuin rahdinkuljettaja tai sen palveluksessa oleva henkilö tai asiamies;

c) sotatoimesta tai aseellisesta selkkauksesta;

d) viranomaisen toimenpiteestä tavaran maahantuonnin, maasta viennin tai kauttakulun yhteydessä.

3. Tämän artiklan 1 kappaleessa tarkoitettu ilmakuljetus käsittää sen ajanjakson, jolloin tavara on rahdinkuljettajan huostassa.

4. Ilmakuljetukseen ei sisälly lentoaseman ulkopuolella suoritettu maa-, meri- tai sisävesikuljetus. Jos tällainen kuljetus kuitenkin suoritetaan ilmakuljetussopimuksen perusteella tavaran lastaamiseksi, luovuttamiseksi

sulted from its fault or that of its servants or agents.

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

tai uudelleen lastaamiseksi, vahingon katsotaan aiheutuneen ilmakuljetuksen aikana sattuneesta tapahtumasta, jos muuta ei näytetä. Jos rahdinkuljettaja ilman lähettäjän suostumusta korvaa kokonaan tai osittain muulla kuljetusmuodolla kuljetuksen, joka on osapuolten välisellä sopimuksella tarkoitettu ilmakuljetukseksi, tällaisen muulla kuljetusmuodolla suoritetun kuljetuksen katsotaan sisältyvän ilmakuljetukseen.

19 artikla

Viivästys

Rahdinkuljettaja on vastuussa vahingosta, joka on aiheutunut viivästyksestä matkustajien, matkatavaran tai tavarain ilmakuljetuksessa. Rahdinkuljettaja ei kuitenkaan ole vastuussa viivästyksestä aiheutuneesta vahingosta, jos se näyttää toteen, että rahdinkuljettaja ja sen palveluksessa olevat henkilöt ja asiamiehet ryhtyivät vahingon välttämiseksi kaikkiin toimenpiteisiin, joita on voitu kohtuudella edellyttää, tai jos niiden on ollut mahdotonta ryhtyä tällaisiin toimenpiteisiin.

20 artikla

Vastuusta vapauttaminen

Jos rahdinkuljettaja näyttää, että vahingon on aiheuttanut tai sen syntymiseen on myötävaikuttanut korvausta vaativan henkilön tai sen henkilön, jolta korvausta vaativa on saanut oikeutensa, oma huolimattomuus tai laiminlyönti, rahdinkuljettaja vapautuu kokonaan tai osittain vastuustaan korvausta vaativaa kohtaan siltä osin kuin sellainen huolimattomuus tai laiminlyönti on aiheuttanut vahingon tai myötävaikuttanut sen syntymiseen. Jos korvausta vaatii matkustajan kuoleman tai loukkaantumisen johdosta muu henkilö kuin kyseinen matkustaja, rahdinkuljettaja vapautuu samoin kokonaan tai osittain vastuusta siltä osin kuin kyseisen matkustajan huolimattomuus tai laiminlyönti on aiheuttanut vahingon tai myötävaikut-

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.

tanut sen syntymiseen. Tätä artiklaa sovelletaan tämän yleissopimuksen kaikkiin korvausvastuuta koskeviin määräyksiin, 21 artiklan 1 kappale mukaan luettuna.

21 artikla

Korvaus matkustajan kuolemasta tai loukkaantumisesta

1. Rahdinkuljettaja ei voi sulkea pois tai rajoittaa vastuutaan 17 artiklan 1 kappaleen nojalla määräytyvästä vahingonkorvauksesta siltä osin kuin korvauksen määrä ei ylitä 100000 erityisnosto-oikeutta matkustajaa kohden.

2. Rahdinkuljettaja ei ole vastuussa 17 artiklan 1 kappaleen nojalla määräytyvästä vahingonkorvauksesta siltä osin kuin se ylittää 100000 erityisnosto-oikeutta matkustajaa kohden, jos rahdinkuljettaja näyttää, että:

a) tällainen vahinko ei aiheutunut rahdinkuljettajan tai sen palveluksessa olevien henkilöiden tai asiamiesten huolimattomuudesta tai laiminlyönnistä; tai

b) tällainen vahinko aiheutui yksinomaan kolmannen osapuolen huolimattomuudesta tai laiminlyönnistä.

22 artikla

Vastuun ylärajat viivästyksen, matkatavaran ja tavaransa osalta

1. Matkustajien kuljetuksessa rahdinkuljettajan korvausvastuu 19 artiklan mukaisesti viivästyksestä aiheutuneen vahingon osalta on rajoitettu 4150:een erityisnosto-oikeuteen matkustajaa kohden.

2. Matkatavaran kuljetuksessa rahdinkuljettajan korvausvastuu matkatavaran tuhoutumisen, katoamisen, vahingoittumisen tai viivästyksen osalta on rajoitettu 1000:een erityisnosto-oikeuteen matkustajaa kohden, paitsi jos matkustaja on kirjaton matkatavaran rahdinkuljettajalle jättäessään erityisesti ilmoittanut sen etuuden määrän, joka liittyy matkatavaran määräpaikkaan toimittamiseen, ja suorittanut mahdollisesti vaaditun lisämaksun. Tässä tapauksessa rahdinkuljettaja on velvollinen suorittamaan korvauksena enintään ilmoitetun määrän, jollei se näy-

This Article applies to all the liability provisions in this Convention, including paragraph 1 of Article 21.

Article 21

Compensation in case of death or injury of passengers

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

2. The carrier shall not be liable for damages arising under paragraph 1 of Article 17 to the extent that they exceed for each passenger 100000 Special Drawing Rights if the carrier proves that:

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

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

Article 22

Limits of liability in relation to delay, baggage and cargo

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

2. In the carriage of baggage, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to 1000 Special Drawing Rights for each passenger unless the passenger has made, at the time when the checked baggage was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the passenger's actual interest in delivery at des-

tä, että ilmoitettu määrä on suurempi kuin matkustajan ilmoittaman määräpaikkaan toimittamiseen liittyvän etuuden todellinen arvo.

3. Tavarankuljetuksessa rahdinkuljettajan korvausvastuu on tavarankuljetuksen, katoamisen, vahingoittumisen tai viivästyksen osalta rajoitettu 17 erityisnosto-oikeuteen kilogrammaa kohden, paitsi jos lähettäjä on kollin rahdinkuljettajalle jättäessään erityisesti ilmoittanut sen etuuden määrän, joka liittyy tavarankuljetukseen toimittamiseen ja suorittanut mahdollisesti vaaditun lisämaksun. Tässä tapauksessa rahdinkuljettaja on velvollinen suorittamaan korvauksena enintään ilmoitetun määrän, jollei se näytä, että ilmoitettu määrä on suurempi kuin lähettäjän ilmoittaman määräpaikkaan toimittamiseen liittyvän etuuden todellinen arvo.

4. Siinä tapauksessa, että osa tavarasta tai sen sisällöstä tuhoutuu, katoaa, vahingoittuu tai viivästyy, rahdinkuljettajan korvausvastuun rajaa määritettäessä otetaan huomioon vain kyseisen kollin tai kyseisten kollien kokonaispaino. Jos tavarankuljetuksen osan tai sen sisällön tuhoutuminen, katoaminen, vahingoittuminen tai viivästys kuitenkin vaikuttaa samaan lentorahtikirjaan tai tavarakuittiin merkittyjen tai, jos näitä ei ole laadittu, 4 artiklan 2 kappaleessa tarkoitettulla muulla tavalla kirjattujen kollien arvoon, on kuitenkin myös viimeksi mainitun kollin tai kollien kokonaispaino otettava huomioon korvausvastuun rajaa määritettäessä.

5. Tämän artiklan 1 ja 2 kappaleen määräyksiä ei sovelleta, jos näytetään, että vahinko on johtunut rahdinkuljettajan taikka sen palveluksessa olevien henkilöiden tai asiainmiesten teosta tai laiminlyönnistä, jonka tarkoituksena on ollut vahingon aiheuttaminen, tai joka on tehty törkeästä huolimattomuudesta ja tietoisena siitä, että teko tai laiminlyönti todennäköisesti aiheuttaa vahingon. Palveluksessa olevan henkilön tai asiamiehen teon tai laiminlyönnin osalta edellytyksenä on lisäksi, että tämä palveluksessa oleva henkilö tai asiamies on toiminut tässä tehtävässään.

6. Tässä artiklassa ja 21 artiklassa määrätyt rajat eivät estä tuomioistuinta määrää-

tion.

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

4. In the case of destruction, loss, damage 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

mästä oman lainsäädäntönsä mukaisesti maksettavaksi lisäksi oikeudenkäyntikuluja ja muita kantajalle kanteesta aiheutuneita kuluja kokonaan tai osaksi, korko mukaan luettuna. Edellä olevaa määräystä ei sovelleta, jos tuomittu vahingonkorvaus, lukuun ottamatta oikeudenkäyntikuluja ja muita oikeudenkäynnistä aiheutuvia kuluja ei ylitä määrää, jonka rahdinkuljettaja on kirjallisesti tarjonnut kantajalle kuuden kuukauden kuluessa tapahtumasta, joka on aiheuttanut vahingon, tai ennen oikeudenkäynnin vireilepääntä, jos se tapahtuu myöhemmin.

23 artikla

Rahayksikköjen muuntaminen

1. Tässä yleissopimuksessa erityisnosto-oikeuksina ilmaistujen määrien katsotaan viittaavan Kansainvälisen valuuttarahaston määrittelemään erityisnosto-oikeuteen. Kun korvausasia on saatettu tuomioistuimen ratkaistavaksi, nämä määrät muutetaan kansalliseksi valuutaksi sen arvon mukaan, joka kyseisellä valuutalla on tuomion antamispäivänä suhteessa erityisnosto-oikeuteen. Kansainvälisen valuuttarahaston jäsenenä olevan sopimusvaltion kansallisen valuutan arvo suhteessa erityisnosto-oikeuteen lasketaan sen arvostusmenetelmän mukaan, jota Kansainvälinen valuuttarahasto on tuomion antamispäivänä soveltanut toiminnoissaan ja toimenpiteissään. Kansainvälisen valuuttarahaston ulkopuolisen sopimusvaltion kansallisen valuutan arvo suhteessa erityisnosto-oikeuteen lasketaan tämän sopimusvaltion määrittämällä tavalla.

2. Valtiot, jotka eivät ole Kansainvälisen valuuttarahaston jäseniä ja joiden laki ei mahdollista tämän artiklan 1 kappaleen määräysten soveltamista, voivat kuitenkin ratifioidessaan tämän yleissopimuksen, liittyessään siihen tai milloin tahansa sen jälkeen ilmoittaa, että niiden alueella tapahtuvassa oikeudenkäynnissä rahdinkuljettajan korvausvastuu on rajoitettu 21 artiklassa tarkoitetuissa tapauksissa 1 500 000 rahayksikköön matkustajaa kohden, 22 artiklan 1 kappaleessa tarkoitetuissa tapauksissa

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

62 500 rahayksikköön matkustajaa kohden, 22 artiklan 2 kappaleessa tarkoitetuissa tapauksissa 15 000 rahayksikköön matkustajaa kohden ja 22 artiklan 3 kappaleessa tarkoitetuissa tapauksissa 250 rahayksikköön kilogrammaa kohden. Tämä rahayksikkö vastaa kuuttakymmentäviittä ja puolta milligrammaa yhdeksänsadan tuhannesosan pitoista kultaa. Nämä määrät voidaan pyöristää, kun ne muunnetaan kyseessä olevaksi kansalliseksi valuutaksi. Määrät muutetaan kansalliseksi valuutaksi kyseisen valtion lainsäädännön mukaisesti.

3. Tämän artiklan 1 kappaleen viimeisessä virkkeessä mainittu laskutoimitus ja tämän artiklan 2 kappaleessa mainittu muuntaminen on tehtävä siten, että 21 ja 22 artiklassa tarkoitetuille määrille annetaan sopimusvaltion kansallisessa valuutassa mahdollisuuksien mukaan sama reaaliarvo, joka seuraisi tämän artiklan 1 kappaleen kolmen ensimmäisen virkkeen määräysten soveltamisesta. Tallettaessaan tämän yleissopimuksen ratifiomis-, hyväksymis- tai liittymiskirjan, sopimusvaltioiden on annettava tallettajalle tiedoksi tapauskohtaisesti joko tämän artiklan 1 kappaleen mukainen laskutapa tai tämän artiklan 2 kappaleen mukaisen muuntamisen tulos sekä tällaisessa laskutavassa tai muuntamisen tuloksessa tapahtuneet muutokset.

24 artikla

Korvausvastuun rajojen tarkistaminen

1. Tallettajan on tarkistettava 21, 22 ja 23 artiklassa määrätyt korvausvastuun rajat viiden vuoden välein siten, että ensimmäinen tarkistus suoritetaan tämän yleissopimuksen voimaantulopäivää seuraavan viidennen vuoden lopussa tai, jollei yleissopimus tule voimaan viiden vuoden kuluessa siitä päivästä, jona se avataan allekirjoittamista varten, vuoden kuluessa yleissopimuksen voimaantulosta käyttäen viitteenä inflaatiotekijää, joka vastaa sitä inflaation tasoa, joka on kertynyt edellisestä korvausvastuun rajojen muutoksesta tai ensi vaiheessa yleissopimuksen voimaantulosta lähtien, sanotun kuitenkin vaikuttamatta tämän yleissopimuksen 25 artiklan määräys-

monetary units per passenger with respect to paragraph 2 of Article 22; and 250 monetary units per kilogram with respect to paragraph 3 of Article 22. This monetary unit corresponds to 65,5 milligrams of gold of millimal fineness nine hundred. These sums may be converted into the national currency concerned in round figures. The conversion of these sums into national currency shall be made according to the law of the State concerned.

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

ten soveltamiseen ja jollei alla olevasta 2 kappaleesta muuta johdu. Inflaation taso, jota käytetään inflaatiotekijän määrittämiseksi, on niiden valtioiden kuluttajahintaindeksin vuosittaisen nousun tai laskun painotettu keskiarvo, joiden valuutat muodostavat 23 artiklan 1 kappaleessa mainitun erityisnosto-oikeuden.

2. Jos edeltävässä kappaleessa tarkoitettun tarkistuksen tuloksena todetaan, että inflaatiotekijä on ylittänyt 10 prosenttia, tallettajan on ilmoitettava sopimusvaltioille korvausvastuun rajojen muuttamisesta. Tällainen muutos tulee voimaan kuuden kuukauden kuluttua siitä, kun muutoksesta on ilmoitettu sopimusvaltioille. Jos kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun muutoksesta on ilmoitettu sopimusvaltioille, sopimusvaltioiden enemmistö on ilmoittanut tallettajalle, että ne eivät hyväksy muutosta, se ei tule voimaan, ja tallettaja saattaa asian sopimusvaltioiden kokouksen käsiteltäväksi. Tallettajan on ilmoitettava välittömästi kaikille sopimusvaltioille kaikkien muutosten voimaantulosta.

3. Sen estämättä, mitä tämän artiklan 1 kappaleessa määrätään, tämän artiklan 2 kappaleessa tarkoitettua menettelyä sovelletaan aina, kun yksi kolmasosa sopimusvaltioista ilmoittaa sitä haluavansa ja sillä edellytyksellä, että 1 kappaleessa tarkoitettu inflaatiotekijä on ylittänyt 30 prosenttia edellisen muutoksen jälkeen tai tämän yleissopimuksen voimaantulopäivän jälkeen, jollei korvausvastuun rajoja ole muutettu aikaisemmin. Myöhemmät tämän artiklan 1 kappaleen mukaiset tarkistukset suoritetaan viiden vuoden välein, ensimmäisen kerran tämän kappaleen mukaisten tarkistusten päivämäärää seuraavan viidennen vuoden lopussa.

25 artikla

Korvausvastuun rajoittamista koskeva määräys

Rahdinkuljettaja voi määrätä, että kuljetussopimukseen sovelletaan tässä yleissopimuksessa määrättyä korkeampia korvausvastuun ylärajoja tai että kuljetussopimuk-

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 whatso-

seen ei sovelleta mitään korvausvastuun ylärajoja.

26 artikla

Sopimusehtojen pätemättömyys

Sopimusehto, jonka tarkoituksena on vapauttaa rahdinkuljettaja korvausvastuusta tai määrätä korvausvastuulle tässä yleissopimuksessa määrättyä alempi yläraja, on mitätön, mutta sellaisen ehdon mitättömyys ei tee mitättömäksi koko sopimusta, johon sovelletaan edelleen tämän yleissopimuksen määräyksiä.

27 artikla

Sopimusvapaus

Tämän yleissopimuksen määräykset eivät estä rahdinkuljettajaa kieltäytymästä kuljetussopimuksesta, luopumasta tämän yleissopimuksen mukaisesta suojasta tai asettamasta sellaisia ehtoja, jotka eivät ole ristiriidassa tämän yleissopimuksen määräysten kanssa.

28 artikla

Ennakkomaksut

Mikäli lento-onnettomuudesta aiheutuu matkustajien kuolema tai loukkaantuminen, rahdinkuljettaja suorittaa viipymättä kansallisen lainsäädäntönsä sitä edellyttäessä ennakkomaksuja luonnolliselle henkilölle tai henkilöille, joilla on oikeus vaatia korvauksia, tällaisten henkilöiden välittömän taloudellisen tarpeen tyydyttämiseksi. Tällaiset ennakkomaksut eivät tarkoita korvausvastuun myöntämistä, ja ne voidaan vähentää rahdinkuljettajan myöhemmin vahingonkorvauksena maksamista määristä.

29 artikla

Korvausvaatimusten perusta

Matkustajien, matkatavaran ja tavarankuljetuksessa korvauskanne voidaan, riippumatta siitä, perustuuko se tähän yleissopi-

ever.

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

mukseen, sopimukseen, sopimuksen ulkopuoliseen korvausvastuuseen tai muuhun perusteeseen, nostaa ainoastaan tässä yleissopimuksessa määrättyjen ehtojen ja korvausvastuun rajojen mukaisesti, tämän kuitenkin vaikuttamatta siihen, kenellä on oikeus nostaa kante ja mikä kunkin oikeuden sisältö on. Tällaisen kanteen perusteella ei voida tuomita rangaistusluonteisia, varoittavia tai muita aiheutuneen vahingon määrän ylittäviä korvauksia.

30 artikla

Rahdinkuljettajan palveluksessa olevat henkilöt ja asiamiehet — korvausvaatimusten kokonaismäärä

1. Jos rahdinkuljettajan palveluksessa olevaa henkilöä tai asiamiestä vastaan nostetaan kante, joka johtuu tässä yleissopimuksessa tarkoitetusta vahingosta, tällaisella palveluksessa olevalla henkilöllä tai asiamiehellä on, jos hän näyttää toimineensa tässä tehtävässään, oikeus vedota samoihin ehtoihin ja korvausvastuun rajoihin, joihin rahdinkuljettajalla itsellään on oikeus vedota tämän yleissopimuksen nojalla.

2. Korvauksen kokonaismäärä, joka rahdinkuljettaja ja tämän palveluksessa oleva henkilö tai asiamies voidaan velvoittaa maksamaan, ei tässä tapauksessa saa ylittää mainittuja rajoja.

3. Tavarankuljetusta lukuunottamatta tämän artiklan 1 ja 2 kappaleen määräyksiä ei sovelleta, jos näytetään, että vahinko on aiheutunut rahdinkuljettajan palveluksessa olevan henkilön tai asiamiehen teosta tai laiminlyönnistä, jonka tarkoituksena on ollut vahingon aiheuttaminen tai joka on tehty törkeästä huolimattomuudesta ja tietoisena siitä, että teko tai laiminlyönti todennäköisesti aiheuttaa vahingon.

31 artikla

Muistutusten tekeminen

1. Jollei muuta näydetä, se, että vastaanottaja on vastaanottanut kirjatun matkatavaran tai tavaran tekemättä muistutusta, on todisteena siitä, että matkatavara tai tavara on

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

toimitettu hyvässä kunnossa ja kuljetusasiakirjan tai 3 artiklan 2 kappaleessa ja 4 artiklan 2 kappaleessa tarkoitetulla muulla tavalla kirjattujen tietojen mukaisesti.

2. Vastaanottajan on tehtävä vahinkoa koskeva muistutus rahdinkuljettajalle heti kun vahinko on havaittu, kuitenkin kirjatun matkatavaran osalta viimeistään seitsemän ja tavaran osalta viimeistään neljäntoista päivän kuluessa vastaanottamispäivästä. Viivästymistä koskeva muistutus on tehtävä viimeistään kahdenkymmenen päivän kuluessa siitä, kun matkatavara tai tavara on asetettu hänen saatavilleen.

3. Muistutus on aina tehtävä kirjallisesti ja se on annettava tai lähetettävä edellä mainittujen määräaikojen kuluessa.

4. Jos muistutusta ei ole tehty edellä mainittujen määräaikojen kuluessa, kannevalta rahdinkuljettajaa vastaan on menetetty, paitsi jos rahdinkuljettaja on menetellyt petollisesti.

32 artikla

Vahingosta vastuussa olevan henkilön kuolema

Jos vahingosta vastuussa oleva henkilö kuolee, vahingonkorvauskanne voidaan nostaa tämän yleissopimuksen määräysten mukaisesti hänen oikeudenomistajiaan vastaan.

33 artikla

Tuomioistuimen toimivalta

1. Vahingonkorvauskanne on kantajan valinnan mukaan pantava vireille jonkin sopimusvaltion alueella joko rahdinkuljettajan kotipaikan tai päätoimipaikan tuomioistuimessa tai tuomioistuimessa siinä toimipaikassa, jonka välityksellä kuljetussopimus on tehty, taikka määräpaikan tuomioistuimessa.

2. Matkustajan kuolemasta tai loukkautumisesta aiheutuvaan vahinkoon perustuva korvauskanne voidaan panna vireille jossakin tämän artiklan 1 kappaleessa mainitussa tuomioistuimessa tai sen sopimusvaltion

and in accordance with the document of carriage or with the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 3 and paragraph 2 of Article 4.

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

alueella, jossa matkustajalla oli onnettomuuden aikaan pääasiallinen ja pysyvä asuinpaikka ja jonne tai josta rahdinkuljettaja järjestää matkustajien ilmakuljetuksia joko omilla ilma-aluksillaan tai kaupallisen sopimuksen mukaisesti muun rahdinkuljettajan ilma-aluksilla, ja jossa tämä rahdinkuljettaja harjoittaa matkustajien ilmakuljetuksiin liittyvää liiketoimintaa tiloissa, jotka se itse tai muu rahdinkuljettaja, jonka kanssa se on tehnyt kaupallisen sopimuksen, on vuokrannut tai omistaa.

3. Tämän artiklan 2 kappaleessa tarkoitetaan

a) "kaupallisella sopimuksella" sopimusta, joka ei ole edustus sopimus, ja joka on tehty rahdinkuljettajien välillä yhteisten ilmakuljetuspalvelujen tarjoamisesta matkustajille;

b) "pääasiallisella ja pysyvällä asuinpaikalla" yhtä määrättyä ja vakinaista asuinpaikkaa, joka matkustajalla oli onnettomuuden aikaan. Matkustajan kansallisuus ei ole ratkaiseva seikka tässä suhteessa.

4. Oikeudenkäyntimenettelyä koskeviin kysymyksiin sovelletaan asiaa käsittelevän tuomioistuimen lainsäädäntöä.

34 artikla

Välimiesmenettely

1. Tämän artiklan määräysten mukaisesti tavaran kuljetusta koskevan sopimuksen osapuolet voivat sopia, että rahdinkuljettajan tähän yleissopimukseen perustuvaa vastuuta koskeva riita ratkaistaan välimiesmenettelyssä. Tällainen sopimus on tehtävä kirjallisesti.

2. Välimiesmenettelyn on, kantajan valinnan mukaan, tapahduttava jollakin 33 artiklassa tarkoitettulla lainkäyttöalueella.

3. Välimiehen tai välimiesoikeuden on sovellettava tämän yleissopimuksen määräyksiä.

4. Tämän artiklan 2 ja 3 kappaleen määräysten katsotaan olevan osa jokaista välimiesmenettelyä koskevaa lauseketta tai sopimusta, ja sellainen välimiesmenettelyä koskevan lausekkeen tai sopimuksen ehto, joka on näiden määräysten vastainen, on mitätön.

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 seized of the case.

Article 34

Arbitration

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

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

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

4. The provisions of paragraphs 2 and 3 of this Article shall be deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith shall be null and void.

*35 artikla**Kanneoikeuden vanhentuminen*

1. Oikeus vahingonkorvaukseen menetetään, jos kannetta ei nosteta kahden vuoden kuluessa siitä päivästä, jona ilma-alus on saapunut määräpaikkaan, tai siitä päivästä, jona ilma-aluksen olisi pitänyt saapua määräpaikkaan, tai siitä päivästä, jona kuljetus on keskeytynyt.

2. Tapa, jolla kyseinen määräaika laskeaan, määräytyy asiaa käsittelevän tuomioistuimen lainsäädännön mukaisesti.

*36 artikla**Perättäinen kuljetus*

1. Jos kuljetuksen suorittaa usea perättäinen rahdinkuljettaja ja kuljetus vastaa 1 artiklan 3 kappaleen määritelmää, jokaiseen matkustajaa, matkatavaraa tai tavaraa ottavaan rahdinkuljettajaan sovelletaan tämän yleissopimuksen määräyksiä, ja sen katsotaan olevan yksi kuljetussopimuksen osapuolista siltä osin kuin sopimus koskee sitä kuljetuksen osaa, joka suoritetaan kyseisen rahdinkuljettajan valvonnassa.

2. Tällaisen kuljetuksen osalta matkustaja tai hänen oikeudenomistajansa voi nostaa kanteen ainoastaan sitä rahdinkuljettajaa vastaan, jonka suorittaman kuljetuksen aikana onnettomuus tai viivästys tapahtui, paitsi siinä tapauksessa, että ensimmäinen rahdinkuljettaja on nimenomaisesti sopinut ottavansa vastuun koko matkasta.

3. Matkatavaran tai tavarahan osalta matkustajalla tai lähettäjällä on kanneoikeus ensimmäistä rahdinkuljettajaa vastaan, ja matkustajalla tai tavarahan oikeutetulla vastaanottajalla on kanneoikeus viimeistä rahdinkuljettajaa vastaan, ja lisäksi kukin voi nostaa kanteen sitä rahdinkuljettajaa vastaan, jonka suorittaman kuljetuksen aikana tuhoutuminen, katoaminen, vahinko tai viivästys tapahtui. Nämä rahdinkuljettajat ovat yhteisvastuussa matkustajalle, lähettäjälle tai vastaanottajalle.

*Article 35**Limitation of actions*

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

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

*Article 36**Successive carriage*

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

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

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

*37 artikla**Takautumisoikeus kolmansia osapuolia kohtaan*

Mikään tässä yleissopimuksessa ei vaikuta siihen, onko sen määräysten mukaisesti vahingosta vastuussa olevalla henkilöllä takautumisoikeus muuta henkilöä kohtaan.

IV luku

Yhdistetty kuljetus*38 artikla**Yhdistetty kuljetus*

1. Jos yhdistetty kuljetus suoritetaan osittain ilmakuljetuksena ja osittain muuta kuljetustapaa käyttäen, tämän yleissopimuksen määräyksiä sovelletaan, jollei 18 artiklan 4 kappaleesta muuta johdu, ainoastaan ilmakuljetukseen, edellyttäen, että ilmakuljetus täyttää 1 artiklassa asetetut ehdot.

2. Mikään tässä yleissopimuksessa ei estä yhdistetyn kuljetuksen osapuolia sisällyttämästä ilmakuljetusta koskevaan asiakirjaan ehtoja, jotka koskevat muita kuljetustapoja, edellyttäen, että tämän yleissopimuksen määräyksiä noudatetaan ilmakuljetuksen osalta.

V luku

Muun henkilön kuin sopimuksen tehneen rahdinkuljettajan suorittamat kuljetukset*39 artikla**Sopimuksen tehnyt rahdinkuljettaja - tosiasiallinen rahdinkuljettaja*

Tämän luvun määräyksiä sovelletaan, kun henkilö, jäljempänä "sopimuksen tehnyt rahdinkuljettaja", tekee tämän yleissopimuksen alaan kuuluvan kuljetussopimuksen matkustajan tai lähettäjän taikka sellaisen henkilön kanssa, joka toimii matkustajan tai lähettäjän lukuun, ja toinen henkilö, jäljempänä "tosiasiallinen rahdinkuljettaja", suorittaa

*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,

taa kuljetuksen sopimuksen tehneen rahdinkuljettajan toimeksiannosta kokonaan tai osittain, mutta ei ole kyseisen kuljetuksen osalta tässä yleissopimuksessa tarkoitettu perättäinen rahdinkuljettaja. Tällaisen toimeksiannon katsotaan olevan olemassa, jollei toisin näytetä.

40 artikla

Sopimuksen tehneen rahdinkuljettajan ja tosiasiallisen rahdinkuljettajan vastuu

Jos tosiasiallinen rahdinkuljettaja suorittaa kokonaan tai osittain kuljetuksen, joka 39 artiklassa tarkoitetun sopimuksen mukaan kuuluu tämän yleissopimuksen soveltamisalaan, sekä sopimuksen tehneeseen rahdinkuljettajaan että tosiasialliseen rahdinkuljettajaan sovelletaan tämän yleissopimuksen määräyksiä, jollei tässä luvussa toisin määrätä. Yleissopimusta sovelletaan sopimuksen tehneeseen rahdinkuljettajaan koko sopimuksen mukaisen kuljetuksen osalta ja tosiasialliseen rahdinkuljettajaan ainoastaan sen suorittaman kuljetuksen osalta.

41 artikla

Keskinäinen vastuu

1. Tosiasiallisen rahdinkuljettajan tekojen sekä sen palveluksessa olevien henkilöiden ja asiamiesten tässä tehtävässään suorittamat teot ja laiminlyönnit katsotaan tosiasiallisen rahdinkuljettajan suorittaman kuljetuksen osalta myös sopimuksen tehneen rahdinkuljettajan suorittamiksi.

2. Sopimuksen tehneen rahdinkuljettajan sekä sen palveluksessa olevien henkilöiden ja asiamiesten tässä tehtävässään suorittamat teot ja laiminlyönnit katsotaan tosiasiallisen rahdinkuljettajan suorittaman kuljetuksen osalta myös tosiasiallisen rahdinkuljettajan suorittamiksi. Tällaisesta teosta tai laiminlyönnistä aiheutuva tosiasiallisen rahdinkuljettajan korvausvastuu ei kuitenkaan saa ylittää 21, 22, 23 ja 24 artiklassa määrättyjä rajoja. Jos sopimuksen tehnyt rahdinkuljettaja on erityisellä sopimuksella sitoutunut velvoitteisiin, jotka eivät perustu tähän yleissopimukseen, tai luopunut tähän yleis-

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 deliv-

sopimukseen perustuvista oikeuksista tai suojasta taikka jos määräpaikkaan toimittamiseen liittyvästä etuudesta on annettu 22 artiklassa tarkoitettu erityinen ilmoitus, tällainen erityinen sopimus tai ilmoitus ei koske tosiasiallista rahdinkuljettajaa, jollei tämä ole sitä hyväksynyt.

42 artikla

Muistutusten ja ohjeiden vastaanottaja

Rahdinkuljettajalle tämän yleissopimuksen mukaisesti tehtävillä muistutuksilla ja annettavilla ohjeilla on sama vaikutus riippumatta siitä, osoitetaanko ne sopimuksen tehneelle rahdinkuljettajalle vai tosiasialliselle rahdinkuljettajalle. Tämän yleissopimuksen 12 artiklassa tarkoitetuilla ohjeilla on kuitenkin vaikutusta ainoastaan, jos ne osoitetaan sopimuksen tehneelle rahdinkuljettajalle.

43 artikla

Rahdinkuljettajan palveluksessa olevat henkilöt ja asiamiehet

Tosiasiallisen rahdinkuljettajan suorittaman kuljetuksen osalta tämän tai sopimuksen tehneen rahdinkuljettajan palveluksessa olevalla henkilöllä tai asiamiehellä on, jos hän näyttää toimineensa tässä tehtävässään, oikeus vedota samoihin ehtoihin ja korvausvastuun rajoihin, joita sovelletaan tämän yleissopimuksen mukaan rahdinkuljettajaan, jonka palveluksessa tai jonka asiamies hän on, jollei hänen näytetä toimineen tavalla, joka estää korvausvastuun rajoihin vetoamisen tämän yleissopimuksen mukaisesti.

44 artikla

Vahingonkorvausten kokonaismäärä

Tosiasiallisen rahdinkuljettajan suorittaman kuljetuksen osalta se korvauksen kokonaismäärä, joka vaaditaan tältä rahdinkuljettajalta, sopimuksen tehneeltä rahdinkuljettajalta ja heidän palveluksessaan olevalta henkilöltä tai asiamieheltä, joka on toiminut tässä tehtävässään, ei saa ylittää sitä enim-

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

Article 42

Addressee of complaints and instructions

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

Article 43

Servants and agents

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

Article 44

Aggregation of damages

In relation to the carriage performed by the actual carrier, the aggregate of the amounts recoverable from that carrier and the contracting carrier, and from their servants and agents acting within the scope of their employment, shall not exceed the highest amount which could be awarded

mäismäärää, joka tämän yleissopimuksen mukaan voitaisiin määrätä joko sopimuksen tehneen tai tosiasiallisen rahdinkuljettajan maksettavaksi, mutta kukaan mainituista henkilöistä ei ole velvollinen korvaamaan häneen sovellettavan korvausvastuun rajan ylittävää määrää.

45 artikla

Korvauskanteiden vastaaja

Tosiasiallisen rahdinkuljettajan suorittaman kuljetuksen osalta vahingonkorvauskanne voidaan nostaa kantajan valinnan mukaan tätä rahdinkuljettajaa, sopimuksen tehnyttä rahdinkuljettajaa tai molempia vastaan yhdessä tai erikseen. Jos kanne kohdistetaan ainoastaan yhteen näistä rahdinkuljettajista, tällä rahdinkuljettajalla on oikeus vaatia toinen rahdinkuljettaja liitettäväksi asianosaiseksi oikeudenkäyntiin, jolloin oikeudenkäyntimenettelyyn ja oikeusvaikutuksiin sovelletaan asiaa käsittelevän tuomioistuimen lainsäädäntöä.

46 artikla

Erityinen toimivalta

Tämän yleissopimuksen 45 artiklassa tarkoitettu vahingonkorvauskanne on kantajan valinnan mukaan pantava vireille jonkin sopimusvaltion alueella joko siinä tuomioistuimessa, jossa kanne voidaan 33 artiklan määräysten mukaisesti panna vireille sopimuksen tehnyttä rahdinkuljettajaa vastaan, taikka tosiasiallisen rahdinkuljettajan kotipaikan tai päätoimipaikan tuomioistuimessa.

47 artikla

Sopimusehtojen pätemättömyys

Sopimusehto, jonka tarkoituksena on vapauttaa sopimuksen tehnyt tai tosiasiallinen rahdinkuljettaja tämän luvun mukaisesta korvausvastuusta tai määrätä korvausvastuulle tässä luvussa määrättyä alempi yläraja, on mitätön, mutta sellaisen ehdon mitättömyys ei tee mitättömäksi koko sopimusta,

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 seized 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

johon sovelletaan edelleen tämän luvun määräyksiä.

48 artikla

Sopimuksen tehneen ja tosiasiallisen rahdinkuljettajan keskinäiset suhteet

Lukuun ottamatta 45 artiklan määräyksiä mikään tässä luvussa ei vaikuta rahdinkuljettajien keskinäisiin oikeuksiin ja velvollisuuksiin, mukaan luettuna mahdollinen takautumisoikeus tai oikeus korvaukseen.

VI luku

Muut määräykset

49 artikla

Pakollinen soveltaminen

Kuljetussopimukseen sisältyvät ehdot ja ennen vahingon tapahtumista tehdyt erityissopimukset, joilla osapuolet pyrkivät rikkomään tämän yleissopimuksen määräyksiä joko päättämällä sovellettavasta laista tai muuttamalla tuomioistuimen toimivaltaa koskevia määräyksiä, ovat mitättömiä.

50 artikla

Vakuutus

Sopimusvaltioiden on edellytettävä, että niiden rahdinkuljettajilla on voimassa riittävä vakuutus, joka kattaa niille tämän yleissopimuksen mukaan kuuluvan korvausvastuun. Sopimusvaltio, johon rahdinkuljettaja suorittaa kuljetuksia, voi edellyttää tämän toimittavan todisteet siitä, että sillä on voimassa riittävä vakuutus, joka kattaa sille tämän yleissopimuksen mukaan kuuluvan korvausvastuun.

51 artikla

Poikkeuksellisissa olosuhteissa suoritettut kuljetukset

Tämän yleissopimuksen 3—5, 7 ja 8 artik-

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

lan kuljetusasiakirjoihin liittyviä määräyksiä ei sovelleta, jos kuljetus on suoritettu poikkeuksellisissa olosuhteissa rahdinkuljettajan tavanomaisen liiketoiminnan ulkopuolella.

52 artikla

Päivän määritelmä

Tässä yleissopimuksessa "päivällä" tarkoitetaan kalenteripäivää eikä työpäivää.

VII luku

Loppumääräykset

53 artikla

Allekirjoittaminen, ratifiointi ja voimaantulo

1. Tämä yleissopimus on avoinna allekirjoittamista varten Montrealissa 28 päivänä toukokuuta 1999 valtioille, jotka osallistuvat Montrealissa 10—28 päivänä toukokuuta 1999 pidettyyn kansainväliseen ilmailuoikeuden konferenssiin. Yleissopimus on 28 päivän toukokuuta 1999 jälkeen avoinna allekirjoittamista varten kaikille valtioille Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön päämajassa Montrealissa, kunnes se tulee voimaan tämän artiklan 6 kappaleen mukaisesti.

2. Tämä yleissopimus on vastaavasti avoinna allekirjoittamista varten alueellisille taloudellisen yhdentymisen järjestöille. Tässä yleissopimuksessa "alueellisella taloudellisen yhdentymisen järjestöllä" tarkoitetaan tietyn alueen täysivaltaisten valtioiden perustamaa järjestöä, jolla on toimivaltaa tietyissä tämän yleissopimuksen alaan kuuluvissa asioissa ja joka on asianmukaisesti valtuutettu allekirjoittamaan sekä ratifioidaan tai hyväksymään tämä yleissopimus tai liittymään siihen. Tässä yleissopimuksessa oleva viittaus "sopimusvaltion" tai "sopimusvaltioihin" muualla kuin 1 artiklan 2 kappaleessa, 3 artiklan 1 kappaleen b kohdassa, 5 artiklan b kohdassa, 23, 33 ja 46 artiklassa sekä 57 artiklan b kohdassa koskee myös alueellisia taloudellisen yhdentymisen järjestöjä. Tämän yleissopimuksen 24 artik-

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 Par-

lassa olevat viittaukset "sopimusvaltioiden enemmistöön" ja "yhteen kolmasosaan sopimusvaltioista" eivät koske alueellisia taloudellisen yhdentymisen järjestöjä.

3. Tämän yleissopimuksen allekirjoittaneiden valtioiden ja alueellisten taloudellisen yhdentymisen järjestöjen on ratifioitava se.

4. Valtio tai alueellinen taloudellisen yhdentymisen järjestö, joka ei allekirjoita tätä yleissopimusta, voi hyväksyä sen tai liittyä siihen milloin tahansa.

5. Ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirjat on talletettava Kansainvälisen siviililmailujärjestön huostaan, joka täten määrätään tallettajaksi.

6. Tämä yleissopimus tulee voimaan kuudenkymmenentenä päivänä siitä päivästä lukien, jona kolmaskymmenes ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirja on talletettu tallettajan huostaan, niiden valtioiden välillä, jotka ovat tallettaneet tällaisen asiakirjan. Alueellisen taloudellisen yhdentymisen järjestön tallettamaa asiakirjaa ei lasketa mukaan tätä kappaletta sovellettaessa.

7. Muiden valtioiden ja muiden alueellisten taloudellisen yhdentymisen järjestöjen osalta tämä yleissopimus tulee voimaan kuudenkymmenen päivän kuluttua siitä päivästä, jona kyseisen valtion tai järjestön ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirja on talletettu.

8. Tallettaja ilmoittaa kaikille allekirjoittajille ja sopimusvaltioille viipymättä:

a) jokaisesta tämän yleissopimuksen allekirjoittamisesta ja allekirjoittamispäivästä;

b) jokaisesta ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirjan tallettamisesta ja tallettamispäivästä;

c) tämän yleissopimuksen voimaantulopäivästä;

d) tämän yleissopimuksen mukaista korvausvastuun rajoittamista koskevien muutosten voimaantulopäivästä;

e) 54 artiklan mukaisista irtisanomisista.

54 artikla

Irtisanominen

1. Sopimusvaltio voi irtisanoa tämän

ties" 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 60 days following the date of deposit of the instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

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

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

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

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

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

(e) any denunciation under Article 54.

Article 54

Denunciation

1. Any State Party may denounce this

yleissopimuksen ilmoittamalla siitä kirjallisesti tallettajalle.

2. Irtisanominen tulee voimaan sadankahdeksankymmenen päivän kuluttua siitä päivästä, jona tallettaja on vastaanottanut ilmoituksen.

55 artikla

Suhde muihin Varsovan yleissopimuksen asiakirjoihin

Tämän yleissopimuksen määräykset ovat ensisijaisia suhteessa kaikkiin kansainvälisiin ilmakuljetuksiin sovellettaviin sääntöihin:

1) tämän yleissopimuksen sopimusvaltioiden välillä sillä perusteella, että molemmat valtiot ovat sopimuspuolina:

a) Varsovassa 12 päivänä lokakuuta 1929 allekirjoitetussa eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä koskevassa yleissopimuksessa (jäljempänä "Varsovan yleissopimus");

b) Varsovassa 12 päivänä lokakuuta 1929 allekirjoitetun eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä koskevan yleissopimuksen muuttamisesta tehdyssä pöytäkirjassa, joka on tehty Haagissa 28 päivänä syyskuuta 1955 (jäljempänä "Haagin pöytäkirja");

c) Varsovan yleissopimusta täydentävässä yleissopimuksessa eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta, jonka suorittaa toinen kuin sopimuksen tehnyt rahdinkuljettaja, koskevien sääntöjen yhtenäistämistä, joka on allekirjoitettu Guadalajarassa 18 päivänä syyskuuta 1961 (jäljempänä "Guadalajaran yleissopimus");

d) Guatemala Cityssä 8 päivänä maaliskuuta 1971 allekirjoitetussa pöytäkirjassa Varsovassa 12 päivänä lokakuuta 1929 allekirjoitetun, Haagissa 28 päivänä syyskuuta 1955 tehdyllä pöytäkirjalla muutetun, eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä koskevan yleissopimuksen muuttamisesta (jäljempänä "Guatemala Cityn pöytäkirja");

e) Haagin pöytäkirjalla muutetun tai sekä Haagin pöytäkirjalla että Guatemala Cityn pöytäkirjalla muutetun Varsovan yleissopimuksen muuttamisesta tehdyissä lisäpöytä-

Convention by written notification to the Depositary.

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

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

kirjoissa 1—3 ja Montrealin neljännessä pöytäkirjassa, jotka on allekirjoitettu Montrealissa 25 päivänä syyskuuta 1975 (jäljempänä "Montrealin pöytäkirjat"); tai

2) tämän yleissopimuksen yksittäisen sopimusvaltion alueella sillä perusteella, että tämä valtio on sopimuspuolena yhdessä tai useammassa edellä olevassa a—e alakohdassa tarkoitettussa asiakirjassa.

56 artikla

Valtiot, joissa on useampi kuin yksi oikeusjärjestelmä

1. Jos jossakin valtiossa on kaksi tai useampia alueita, joissa on voimassa erilainen oikeusjärjestelmä tämän yleissopimuksen alaan kuuluvissa asioissa, se voi allekirjoittaessaan, ratifioidessaan tai hyväksyessään tämän yleissopimuksen tai liittyessään siihen antaa selityksen, jonka mukaan tätä yleissopimusta sovelletaan kaikkiin sen alueisiin tai ainoastaan yhteen tai useampaan niistä, ja se voi muuttaa tätä selitystä antamalla uuden selityksen milloin tahansa.

2. Selitys on toimitettava tallettajalle, ja siinä on mainittava nimenomaisesti ne alueet, joihin yleissopimusta sovelletaan.

3. Sellaisen sopimusvaltion osalta, joka on antanut selityksen:

a) tämän yleissopimuksen 23 artiklassa olevien "kansallista valuuttaa" koskevien viittausten tulkitaan tarkoittavan tämän valtion kyseessä olevan alueen valuuttaa; ja

b) tämän yleissopimuksen 28 artiklassa olevan "kansallista lainsäädäntöä" koskevan viittauksen tulkitaan tarkoittavan tämän valtion kyseessä olevan alueen lainsäädäntöä.

57 artikla

Varaumat

Tähän yleissopimukseen ei saa tehdä varauksia, mutta sopimusvaltio voi milloin tahansa selittää tallettajalle osoitetulla ilmoituksella, että tätä yleissopimusta ei sovelleta:

a) kansainväliseen ilmakuljetukseen, jonka kaikin sopimusvaltio suorittaa suoraan

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

2. within the territory of any single State Party to this Convention by virtue of that State being Party to one or more of the instruments referred to in subparagraphs (a) to (e) above.

Article 56

States with more than one system of law

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

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

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

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

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

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

muuhun kuin kaupalliseen tarkoitukseen täysivaltaisen valtion tehtäviin ja velvollisuuksiin liittyen; ja/tai

b) henkilöiden, tavarain ja matkatavaran kuljetukseen sen sotilasviranomaisille ilma-aluksilla, jotka kyseinen sopimusvaltio on rekisteröinyt tai vuokrannut ja joiden koko kapasiteetti on varattu näiden viranomaisten toimesta tai puolesta.

TÄMÄN VAKUUDEKSI allekirjoittaneet täysivaltaiset edustajat, asianmukaisesti siihen valtuutettuina, ovat allekirjoittaneet tämän yleissopimuksen.

TEHTY Montrealissa 28 päivänä toukokuuta 1999 arabian, englannin, espanjan, kiinan, ranskan ja venäjän kielellä ja jokainen teksti on yhtä todistusvoimainen. Tämä yleissopimus talletetaan Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön arkistoon, ja tallettaja toimittaa siitä oikeaksi todistetut jäljennökset kaikille tämän yleissopimuksen sopimusvaltioille, sekä kaikille Varsovan yleissopimuksen, Haagin pöytäkirjan, Guadalajaran yleissopimuksen, Guatemala Cityn pöytäkirjan ja Montrealin pöytäkirjojen sopimusvaltioille.

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 Depository 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.