

◎国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約

(略称) 国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約

平成 十二年 五月二十八日 モントリオールで作成
平成 十五年十一月 四日 効力発生
平成 十二年 五月二十六日 国会承認
平成 十二年 六月 九日 受諾の閣議決定
平成 十二年 六月 二十日 受諾書寄託
平成 十五年 十月二十九日 公布(条約第六号)
平成 十五年 十月二十九日 告示(外務省告示第四一七号)
平成 十五年十一月 四日 我が国について効力発生

目次

ページ

前文	.....
第一章 総則	.....
第一条 適用範囲	.....
第二条 国が行う運送及び郵便物の運送	.....
第二章 旅客、手荷物及び貨物の運送に関する書類及び当事者の義務	.....
第三条 旅客及び手荷物	.....
第四条 貨物	.....
第五条 航空運送状又は貨物受領証の記載事項	.....

国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約

国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約

- 第 六 条 貨物の性質に関する書類
- 第 七 条 航空運送状についての説明
- 第 八 条 複数の荷に関する書類
- 第 九 条 書類の要件を満たしていない場合
- 第 十 条 書類の明細についての責任
- 第 十 一 条 書類の証明力
- 第 十 二 条 貨物を処分する権利
- 第 十 三 条 貨物の引渡し
- 第 十 四 条 荷送人及び荷受人の権利の行使
- 第 十 五 条 荷送人と荷受人との関係又は第三者の相互の関係
- 第 十 六 条 税関、警察その他公的機関の手続
- 第 三 章 運送人の責任及び損害賠償の範囲
- 第 十 七 条 旅客の死亡及び身体の傷害並びに手荷物の損害
- 第 十 八 条 貨物の損害
- 第 十 九 条 延着
- 第 二 十 条 責任の免除
- 第 二 十 一 条 旅客の死亡又は損害の場合の賠償
- 第 二 十 二 条 延着、手荷物及び貨物に関する責任の限度
- 第 二 十 三 条 通貨の換算
- 第 二 十 四 条 責任の限度の見直し
- 第 二 十 五 条 責任の限度に関する約定
- 第 二 十 六 条 契約上の規定の無効

第二十七条	契約の事由	.....
第二十八条	前払金	.....
第二十九条	請求の根拠	.....
第三十条	使用人及び代理人に対する請求	.....
第三十一条	苦情の適時の通知	.....
第三十二条	責任を負う者の死亡	.....
第三十三条	管轄	.....
第三十四条	仲裁	.....
第三十五条	訴えを提起する期限	.....
第三十六条	相次運送	.....
第三十七条	第三者に対する求償の権利	.....
第四章	複合運送	.....
第三十八条	複合運送	.....
第五章	契約運送人以外の者によって行われる航空運送	.....
第三十九条	契約運送人及び実行運送人	.....
第四十条	契約運送人及び実行運送人の責任	.....
第四十一条	相互の責任	.....
第四十二条	苦情及び要求のあて先	.....
第四十三条	使用人又は代理人	.....
第四十四条	損害賠償の総額	.....
第四十五条	請求のあて先	.....
第四十六条	追加的管轄	.....

国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約

第四十七条	契約上の規定の無効	.....
第四十八条	契約運送人と実行運送人との相互の関係	.....
第六章	その他の規定	.....
第四十九条	必要な適用	.....
第五十条	保険	.....
第五十一条	異常な状況の下で行われる運送	.....
第五十二条	日数の定義	.....
第七章	最終規定	.....
第五十三条	署名、批准及び効力発生	.....
第五十四条	廃棄	.....
第五十五条	ワルソー条約に関連する他の文書との関係	.....
第五十六条	二以上の法制を有する国	.....
第五十七条	留保	.....
末文		.....

国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約

前文

この条約の締約国は、
千九百二十九年十月十二日にワルソーで署名された国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約
(以下「ワルソー条約」という。)及び他の関係する文書が国際航空私法の調和のために果たした重要な貢
献を認識し、

ワルソー条約及び関係する文書の近代化及び統合を図る必要性を認識し、
国際航空運送における消費者の利益の保護を確保することの重要性及び喪失利益の回復の原則に基づく衡
平な賠償の必要性を認識し、

千九百四十四年十二月七日にシカゴで作成された国際民間航空条約の原則及び目的に従う国際航空運送事
業の整然とした発達並びに旅客、手荷物及び貨物の円滑な移動が望ましいことを再確認し、

国際航空運送を規律するある規則を、新たな条約により、一層調和させ及びその法典化を図るために各国
が共同して行動することが、利益の衡平な均衡を達成する最も適切な手段であることを確信して、
次のとおり協定した。

総則

第一章 総則

適用範囲

第一条 適用範囲

1 この条約は、航空機により有償で行う旅客、手荷物又は貨物のすべての国際運送について適用し、航空
運送企業が航空機により無償で行う国際運送についても同様に適用する。

国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約

CONVENTION

FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES FOR
INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION

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

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

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

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

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

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Chapter I

General Provisions

Article I — 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.

国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約

- 2 この条約の適用上、「国際運送」とは、当事者間の約定により、運送の中断又は積替えがあるかないかを問わず、出発地及び到達地が、二の締約国の領域内にある運送又は一の締約国の領域内にあり、かつ、予定寄航地が他の国（この条約の締約国であるかないかを問わない。）の領域内にある運送をいう。一の締約国の領域内の二地点間の運送であつて他の国の領域内に予定寄航地がないものは、この条約の適用上、国際運送とは認めない。
- 3 二以上の運送人が相次いで行う運送は、当事者が単一の取扱いとした場合には、単一の契約の形式によるか一連の契約の形式によるかを問わず、この条約の適用上、不可分の運送とみなす。その運送は、一又は一連の契約が同一の国の領域内ですべて履行されるものであるという理由のみによつてその国際的な性質を失ふものではない。
- 4 この条約は、第五章に定める条件に従い、同章に規定する運送についても適用する。

第二章 国が行う運送及び郵便物の運送

- 1 この条約は、前条に定める条件に合致する限り、国又は公法人が行う運送について適用する。
- 2 郵便物の運送については、運送人の責任は、運送人と郵政当局との間の関係について適用する規則に従つて関係する郵政当局に対して負うものに限られる。
- 3 この条約は、2の規定を除くほか、郵便物の運送については適用しない。

第二章 旅客、手荷物及び貨物の運送に関する書類及び当事者の義務

第三条 旅客及び手荷物

- 1 旅客の運送については、次の事項を記載した個人用又は団体用の運送証券が交付されるものとする。
- (a) 出発地及び到達地
- (b) 出発地及び到達地が一の締約国の領域内にあり、かつ、一又は二以上の予定寄航地が他の国の領域内にある場合には、当該予定寄航地のうち少なくとも一の予定寄航地

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

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

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

Article 2 — Carriage Performed by State and Carriage of Postal Items

1. This Convention applies to carriage performed by the State or by legally constituted public bodies provided it falls within the conditions laid down in Article 1.
2. In the carriage of postal items, the carrier shall be liable only to the relevant postal administration in accordance with the rules applicable to the relationship between the carriers and the postal administrations.
3. Except as provided in paragraph 2 of this Article, the provisions of this Convention shall not apply to the carriage of postal items.

Chapter II

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

Article 3 — Passengers and Baggage

1. In respect of carriage of passengers, an individual or collective document of carriage shall be delivered containing:
- (a) an indication of the places of departure and destination;
- (b) if the places of departure and destination are within the territory of a single State Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place.

貨物

2 1に定める事項に係る情報を保存する他のいかなる手段も、1の運送証券の交付に替えることができない。当該他の手段を用いる場合には、運送人は、そのように保存される情報を旅客に書面で交付する用意がある旨を申し出るものとする。

3 運送人は、各託送手荷物ごとに、手荷物識別票を旅客に交付する。

4 旅客は、この条約が適用可能な場合には同条約が旅客の死亡又は身体の傷害、手荷物の破壊、滅失又はき損及び旅客又は手荷物の運送の遅延について運送人の責任を規律する旨及びその責任を制限するところがある旨を書面により通知されるものとする。

5 1から4までの規定が遵守されなかった場合においても、運送契約の存在又は効力に影響を及ぼすものではなく、当該運送契約は、責任の制限に関する規定を含むこの条約の適用を受ける。

第四条 貨物

1 貨物の運送については、航空運送状が交付されるものとする。

2 運送についての記録を保存する他のいかなる手段も、航空運送状の交付に替えることができる。当該他の手段を用いる場合において、荷送人が要請するときは、運送人は、送り荷の識別及び当該他の手段によって保存される記録に含まれる情報の入手を可能にする貨物受取証を荷送人に交付する。

第五条 航空運送状又は貨物受取証の記載事項

航空運送状又は貨物受取証には、次の事項の記載を含める。

- (a) 出発地及び到達地
- (b) 出発地及び到達地が一の締約国の領域内にあり、かつ、一又は二以上の予定寄航地が他の国の領域内にある場合には、当該予定寄航地のうち少なくとも一の予定寄航地
- (c) 送り荷の重量

第六条 貨物の性質に関する書類

荷送人は、税関、警察その他これらと同様の公的機関の手続上必要な場合には、貨物の性質を表示する書類の提出を求められることがある。この条の規定から何らかの義務又は責任が運送人に生ずることはない。

国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約

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

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

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

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

Article 4 — Cargo

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

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

Article 5 — Contents of Air Waybill or Cargo Receipt

The air waybill or the cargo receipt shall include:

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

Article 6 — Document Relating to the Nature of the Cargo

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

国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約

航空運送
状につい
ての説明

第七条 航空運送状についての説明

- 1 航空運送状は、荷送人が原本三通を作成する。
- 2 第一の原本には、「運送人用」と記載して、荷送人が署名する。第二の原本には、「荷受人用」と記載して、荷送人及び運送人が署名する。第三の原本には、運送人が署名し、当該第三の原本は、運送人が貨物を引き受けた後に荷送人に手交する。
- 3 運送人及び荷送人の署名は、印刷又はスタンプをもって替えることができる。
- 4 荷送人の要請により運送人が航空運送状を作成した場合には、反証がない限り、荷送人のために作成したものと認める。

第八条 複数の荷に関する書類

- 二以上の荷がある場合において、
- (a) 貨物の運送人は、荷送人に対し個別の航空運送状を作成することを要求する権利を有する。
 - (b) 第四条2に規定する他の手段を用いるときは、荷送人は、運送人に対し個別の貨物受取証を交付することを要求する権利を有する。

第九条 書類の要件を満たしていない場合

第四条から前条までの規定が遵守されなかった場合においても、運送契約の存在又は効力に影響を及ぼすものではなく、当該運送契約は、責任の制限に関する規定を含むこの条約の適用を受ける。

第十条 書類の明細についての責任

- 1 荷送人は、航空運送状に自らにより又は自らのために記載された貨物に関する明細及び申告が正確であること並びに貨物受取証又は第四条2に規定する他の手段によって保存される記録への記載のため自らにより又は自らのために運送人に対して提示された貨物に関する明細及び申告が正確であることにつき、責任を負う。荷送人のためにこれらの明細及び申告の記載又は提示を行う者が運送人の代理人である場合にも、この1の規定を適用する。
- 2 荷送人は、自らにより又は自らのために提出された明細及び申告に不備があること又はこれらが不正確若しくは不完全であることによって生じた運送人の損害又は運送人が責任を負う他の者の損害につき、運送人に対して責任を負う。

Article 7 — Description of Air Waybill

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

Article 8 — Documentation for Multiple Packages

When there is more than one package:

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

Article 9 — Non-compliance with Documentary Requirements

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

Article 10 — Responsibility for Particulars of Documentation

1. The consignor is responsible for the correctness of the particulars and statements relating to the cargo inserted by it or on its behalf in the air waybill or furnished by it or on its behalf to the carrier for insertion in the cargo receipt or for insertion in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4. The foregoing shall also apply where the person acting on behalf of the consignor is also the agent of the carrier.
2. The consignor shall indemnify the carrier against all damage suffered by it, or by any other person to whom the carrier is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements furnished by the consignor or on its behalf.

書類の証明力

3 運送人は、1及び2の規定に従うことを条件として、自らにより又は自らのために貨物受取証又は第四条2に規定する他の手段によって保存される記録に記載された明細及び申告に不備があること又はこれらが不正確若しくは不完全であることによって生じた荷送人の損害又は荷送人が責任を負う他の者の損害につき、荷送人に対して責任を負う。

第十一条 書類の証明力

1 航空運送状又は貨物受取証は、反証がない限り、これらに記載された契約の締結、貨物の引受け及び運送の条件に関して証明力を有する。

2 貨物の重量、寸法及び荷造り並びに荷の数に関する航空運送状又は貨物受取証に記載された申告は、反証がない限り、証明力を有する。貨物の数量、容積及び状態に関する申告は、運送人が荷送人の立会いの下にその申告を点検し及びその旨が航空運送状若しくは貨物受取証に記載された場合又はその申告が貨物の外見上明らかな点に関するものである場合を除くほか、運送人に対する不利な証拠とはならない。

第十二条 貨物を処分する権利

1 荷送人は、運送契約に基づくすべての債務の履行につき責任を負うことを条件として、出発飛行場若しくは到達飛行場で貨物を回収し、運送の途中における着陸の際に貨物を留め置き、当初指定した荷受人以外の者に対する到達地若しくは運送の途中における貨物の引渡しを要求し又は出発飛行場へ貨物を返送させることにより、貨物を処分する権利を有する。当該荷送人は、運送人又は他の荷送人の利益を侵害するような方法でその権利を行使してはならず、また、当該権利の行使によって生じた費用を償還しなければならない。

2 運送人は、荷送人の求めに応ずることができない場合には、直ちにその旨を荷送人に通知しなければならない。

3 運送人は、荷送人用の航空運送状又は荷送人に交付した貨物受取証の提示を要求することなく貨物の処分に関する荷送人の求めに応じた場合には、これにより当該航空運送状又は貨物受取証を合法的に所持する者に与えることがある損害について責任を負う。このことは、荷送人に対する運送人の求償を妨げるものではない。

4 この条に基づき荷送人が有する権利は、荷受人の権利が次条の規定に従って生ずる時に消滅する。ただし、荷受人が貨物の受取を拒否する場合又は荷受人と連絡をとることができない場合には、荷送人は、その権利を回復する。

国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約

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

Article 11 — Evidentiary Value of Documentation

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

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

Article 12 — Right of Disposition of Cargo

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

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

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

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

国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約

貨物の引渡し

第十三条 貨物の引渡し

- 1 荷送人が前条に基づく権利を行使した場合を除くほか、荷受人は、貨物が到達地に到達したときは、運送人に対し、料金を精算し及び運送の条件に従うことを条件として、貨物の引渡しを要求する権利を有する。
- 2 別段の合意がない限り、運送人は、貨物の到達を速やかに荷受人に通知する。
- 3 運送人が貨物の滅失を認める場合又は貨物が到達すべきであった日の後七日が経過しても到達しなかった場合には、荷受人は、運送人に対し、運送契約から生ずる権利を行使することができる。

第十四条 荷送人及び荷受人の権利の行使

荷送人及び荷受人は、運送契約により負うこととなる債務を履行することを条件として、自己の利益のためであるか自己以外の者の利益のためであるかを問わず、自己の名において、前二条の規定により荷送人及び荷受人に与えられるすべての権利をそれぞれ行使することができる。

第十五条 荷送人と荷受人との関係又は第三者の相互の関係

- 1 前三条の規定は、荷送人と荷受人との関係又は荷送人若しくは荷受人から権利を取得した第三者の相互の関係に影響を及ぼすものではない。
- 2 航空運送状又は貨物受取証における明示の規定によつてのみ、前三条の規定と異なる内容を定めることができる。

第十六条 税関、警察その他公的機関の手続

- 1 荷送人は、税関、警察その他すべての公的機関がその手続上、貨物の荷受人への引渡しに先立ち必要とする情報及び書類を提出しなければならない。荷送人は、運送人に対し、そのような情報若しくは書類がないこと若しくは不足していること又はこれらに不備があることによつて生じた損害について責任を負う。ただし、その損害が運送人又はその使用人若しくは代理人の過失による場合は、この限りでない。
- 2 運送人は、1 の情報又は書類が正確であるか又は十分であるかを調査する義務を負わない。

Article 13 — Delivery of the Cargo

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

Article 14 — Enforcement of the Rights of Consignor and Consignee

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

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

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

Article 16 — Formalities of Customs, Police or Other Public Authorities

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

運送人の
責任及び
損害賠償
の範囲

旅客の死
亡及び身
体の傷害
並びに手
荷物、損
害

貨物の損
害

第三章 運送人の責任及び損害賠償の範囲

第十七条 旅客の死亡及び身体の傷害並びに手荷物の損害

- 1 運送人は、旅客の死亡又は身体の傷害の場合における損害については、その死亡又は傷害の原因となった事故が航空機上で生じ又は乗降のための作業中に生じたものであることを条件として、責任を負う。
- 2 運送人は、託送手荷物の破壊、滅失又はき損の場合における損害については、その破壊、滅失又はき損の原因となった事故が航空機上で生じ又は託送手荷物が運送人の管理の下にある期間中に生じたものであることを条件として、責任を負う。ただし、その損害が託送手荷物の固有の欠陥又は性質から生じたものである場合には、運送人はその範囲内で責任を免れる。運送人は、手回品を含む機内持込みの手荷物については、損害が運送人又はその使用人若しくは代理人の過失によって生じた場合には、責任を負う。
- 3 運送人が託送手荷物の滅失を認める場合又は託送手荷物が到達すべきであった日の後二十一日が経過しても到達しなかった場合には、旅客は、運送人に対し、運送契約から生ずる権利を行使することができ、る。
- 4 別段の定めがない限り、この条約において「手荷物」とは、託送手荷物及び機内持込みの手荷物の双方をいう。

第十八条 貨物の損害

- 1 運送人は、貨物の破壊、滅失又はき損の場合における損害については、その損害の原因となった事故が航空機上で生じたものであることを条件として、責任を負う。
- 2 運送人は、貨物の破壊、滅失又はき損が次の一又は二以上の原因から生じたものであることを証明する場合に、その範囲内で責任を免れる。
 - (a) 貨物の固有の欠陥又は性質
 - (b) 運送人又はその使用人若しくは代理人以外の者によって行われた貨物の荷造りの欠陥
 - (c) 戦争行為又は武力紛争
 - (d) 貨物の輸入、輸出又は通過に関してとられた公的機関の措置

国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約

Chapter III

Liability of the Carrier and Extent of Compensation for Damage

Article 17 — Death and Injury of Passengers — Damage to Baggage

1. The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.
2. The carrier is liable for damage sustained in case of destruction or loss of, or of damage to, checked baggage upon condition only that the event which caused the destruction, loss or damage took place on board the aircraft or during any period within which the checked baggage was in the charge of the carrier. However, the carrier is not liable if and to the extent that the damage resulted from the inherent defect, quality or vice of the baggage. In the case of unchecked baggage, including personal items, the carrier is liable if the damage resulted from its fault or that of its servants or agents.
3. If the carrier admits the loss of the checked baggage, or if the checked baggage has not arrived at the expiration of twenty-one days after the date on which it ought to have arrived, the passenger is entitled to enforce against the carrier the rights which flow from the contract of carriage.
4. Unless otherwise specified in this Convention the term "baggage" means both checked baggage and unchecked baggage.

Article 18 — Damage to Cargo

1. The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of, or damage to, cargo upon condition only that the event which caused the damage so sustained took place during the carriage by air.
2. However, the carrier is not liable if and to the extent it proves that the destruction, or loss of, or damage to, the cargo resulted from one or more of the following:
 - (a) inherent defect, quality or vice of that cargo;
 - (b) defective packing of that cargo performed by a person other than the carrier or its servants or agents;
 - (c) an act of war or an armed conflict;
 - (d) an act of public authority carried out in connection with the entry, exit or transit of the cargo.

国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約

3 1の規定の適用上、航空運送中とは、貨物が運送人の管理の下にある期間をいう。

4 航空運送中とする期間には、飛行場外で行う陸上運送、海上運送又は内水運送の期間を含まない。ただし、これらの運送が航空運送契約の履行に当たり積込み、引渡し又は積替等のために行われる場合には、損害は、反証がない限り、航空運送中における事故から生じたものと推定する。運送人が、荷送人の同意を得ることなく、当事者間の約定の上では航空運送によることを意図していた運送の全部又は一部を他の形態の輸送手段による運送に替えた場合には、当該他の形態の輸送手段による運送の期間も、航空運送中とみなす。

延着

第十九条 延着

運送人は、旅客、手荷物又は貨物の航空運送における延着から生じた損害について責任を負う。ただし、運送人は、運送人並びにその使用人及び代理人が損害を防止するために合理的に要求されるすべての措置をとったこと又はそのような措置をとることが不可能であったことを証明する場合には、延着から生じた損害について責任を負わない。

責任の免除

第二十条 責任の免除

賠償の請求者又は賠償の請求者の権利を生じさせた者の過失又は不当な作為若しくは不作為が損害を生じさせ又は損害に寄与したことを運送人が証明する場合には、運送人は、当該過失又は不当な作為若しくは不作為が損害を生じさせ又は損害に寄与した範囲内で、請求者に対する責任の全部又は一部を免れる。旅客の死亡又は傷害を理由として当該旅客以外の者が賠償を請求する場合においても、運送人は、同様に、当該旅客の過失又は不当な作為若しくは不作為が損害を生じさせ又は損害に寄与したことを証明するときは、その範囲内で責任の全部又は一部を免れる。この条の規定は、次条1の規定その他この条約中責任について定めるすべての規定について適用する。

第二十一条 旅客の死亡又は傷害の場合の賠償

旅客の死亡又は傷害の場合の賠償

1 運送人は、第十七条1に規定する損害に関し、各旅客につき十萬特別引出権までの額の賠償について、その責任を排除し又は制限することができる。

2 運送人は、第十七条1に規定する損害であつて各旅客につき十萬特別引出権の額を超えるものに関し、次の(a)又は(b)を自ら証明する場合には、当該十萬特別引出権の額を超える部分の賠償については、責任を負わない。

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

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

Article 19 — Delay

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

Article 20 — Exoneration

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

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

1. For damages arising under paragraph 1 of Article 17 not exceeding 100 000 Special Drawing Rights for each passenger, the carrier shall not be able to exclude or limit its liability.

2. The carrier shall not be liable for damages arising under paragraph 1 of Article 17 to the extent that they exceed for each passenger 100 000 Special Drawing Rights if the carrier proves that:

延着、手
荷物及び
貨物に関
する責任
の限度

- (a) 当該損害が運送人又はその使用人若しくは代理人の過失又は不当な作為若しくは不作為によって生じたものではないこと。
- (b) 当該損害が第三者の過失又は不当な作為若しくは不作為によつてのみ生じたこと。

第二十二条 延着、手荷物及び貨物に関する責任の限度

- 1 旅客の運送における第十九条に規定する延着から生ずる損害の場合には、各旅客についての運送人の責任は、四千百五十特別引出権の額を限度とする。
- 2 手荷物の運送については、破壊、滅失、き損又は延着の場合における運送人の責任は、各旅客につき千特別引出権の額を限度とする。ただし、旅客が託送手荷物を運送人に引き渡すに当たつて到達地における引渡し時の価額として特定の価額を申告し、かつ、必要とされる追加の料金を支払つた場合は、この限りでない。この場合には、運送人は、申告された価額が到達地における引渡しの際における旅客に於ての実際の価値を超えることを証明しない限り、申告された価額を限度とする額を支払う責任を負う。
- 3 貨物の運送については、破壊、滅失、き損又は延着の場合における運送人の責任は、重量一キログラム当たり十七特別引出権の額を限度とする。ただし、荷送人が荷を運送人に引き渡すに当たつて到達地における引渡し時の価額として特定の価額を申告し、かつ、必要とされる追加の料金を支払つた場合は、この限りでない。この場合には、運送人は、申告された価額が到達地における引渡しの際における荷送人に於ての実際の価値を超えることを証明しない限り、申告された価額を限度とする額を支払う責任を負う。
- 4 貨物の一部又はその貨物に含まれる物品の破壊、滅失、き損又は延着の場合には、運送人の責任の限度となる額を決定するに当たり考慮する重量は、関係する荷の総重量のみとする。もつとも、貨物の一部又はその貨物に含まれる物品の破壊、滅失、き損又は延着が、同一の航空運送状況若しくは貨物受取証に記載されている他の荷又はこれらが発行されていないときに第四条²に規定する他の手段によつて保存される記録であつて同一のものに記載されている他の荷の価値に影響を及ぼす場合には、責任の限度とする額を決定するに当たり、これらの他の荷の総重量も考慮する。

国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約

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

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

1. In the case of damage caused by delay as specified in Article 19 in the carriage of persons, the liability of the carrier for each passenger is limited to 4 150 Special Drawing Rights.
2. In the carriage of baggage, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to 1 000 Special Drawing Rights for each passenger unless the passenger has made, at the time when the checked baggage was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum, if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the passenger's actual interest in delivery at destination.
3. In the carriage of cargo, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to a sum of 17 Special Drawing Rights per kilogramme, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum, if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the consignor's actual interest in delivery at destination.
4. In the case of destruction, loss, damage or delay of part of the cargo, or of any object contained therein, the weight to be taken into consideration in determining the amount to which the carrier's liability is limited shall be only the total weight of the package or packages concerned. Nevertheless, when the destruction, loss, damage or delay of a part of the cargo, or of an object contained therein, affects the value of other packages covered by the same air waybill, or the same receipt or, if they were not issued, by the same record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4, the total weight of such package or packages shall also be taken into consideration in determining the limit of liability.

国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約

- 5 1及び2の規定は、運送人又はその使用人若しくは代理人が損害をもたらす意図をもって又は無謀にかつ損害が生ずるおそれがあることを知りながら行った行為（不作為を含む。）により損害が生じたことが証明される場合には、適用しない。ただし、当該使用人又は代理人の行為（不作為を含む。）の場合には、当該使用人又は代理人がそれぞれの職務を遂行中であったことも証明されなければならない。
- 6 前条及びこの条に定める責任の限度は、裁判所が、自国の法令に従って、訴訟費用その他原告が訴訟に要した経費（その利子を含む。）の全部又は一部を更に裁定することを妨げるものではない。この規定は、裁定された損害賠償の額（訴訟費用その他訴訟に要した経費として裁定された額は含まない。）が、損害を生じさせた事故の発生の日から六箇月の期間内に又は訴えの提起が当該期間の経過後に行われる場合においてはその訴えの提起の前に運送人が原告に対して書面により申し出た額を超えない場合には、適用しない。

第二十三条 通貨の換算

- 1 この条約において特別引出権で表示する額は、国際通貨基金が定める特別引出権の額をいう。これらの額の各締約国の通貨への換算は、訴訟手続の場合には、判決の日における当該通貨の特別引出権に対する価値に従って行う。国際通貨基金の加盟国である締約国の通貨の特別引出権に対する価値は、同基金の操作及び取引のために同基金が適用する評価方法であつて判決の日に有効であるものによつて計算する。国際通貨基金の加盟国でない締約国の通貨の特別引出権に対する価値は、その締約国の定める方法によつて計算する。

- 2 国際通貨基金の加盟国でなく、かつ、自国の法令上1の規定を適用することのできない締約国は、この条約の批准若しくは加入の時に又はその後いつでも、第二十一条に規定する運送人の責任の限度を自国の領域内の訴訟手続においては各旅客につき百五十万貨幣単位の額とし、前条1に規定する責任の限度に関しては各旅客につき六万二千五百貨幣単位の額とし、前条2に規定する責任の限度に関しては各旅客につき一万五千貨幣単位の額とし及び前条3に規定する責任の限度に関しては重量一キログラム当たり二百五十貨幣単位の額とすることを宣言することができる。この貨幣単位とは、純分千分の九百の金の六十五・五ミリグラムをいう。これらの額は、関係する各締約国の通貨に概数により換算することができる。これらの額の締約国の通貨への換算は、当該締約国の法令により行う。

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

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

Article 23 — Conversion of Monetary Units

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

2. Nevertheless, those States which are not Members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this Article may, at the time of ratification or accession or at any time thereafter, declare that the limit of liability of the carrier prescribed in Article 21 is fixed at a sum of 1 500 000 monetary units per passenger in judicial proceedings in their territories; 62 500 monetary units per passenger with respect to paragraph 1 of Article 22; 15 000 monetary units per passenger with respect to paragraph 2 of Article 22; and 250 monetary units per kilogramme with respect to paragraph 3 of Article 22. This monetary unit corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millésimal 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.

責任の限度の見直し

3 1の第四文に規定する計算及び2に規定する換算は、1の第一文から第三文までの規定を適用したならば得られたであろう前二条に規定する金額と可能な限り同一の実質価値が各締約国の通貨で表示されるように行う。締約国は、1に規定する計算の方法又は2に規定する換算の結果を、この条約の批准書、受諾書、承認書又は加入書の寄託の時に及び当該計算の方法又は換算の結果が変更されたときに寄託者に通報する。

第二十四条 責任の限度の見直し

1 次条の規定の適用を妨げることなく、かつ、2の規定に従うことを条件として、前三条に規定する責任の限度は、寄託者が五年ごとに前回の改正からのインフレーション率の積（それまでに改正が行われていない場合には、条約の効力発生の日からのインフレーション率の積）に相当するインフレーション指数に応じて見直しを行う。最初の見直しは、この条約の効力発生の日の後五年の期間の末日に行われ、又はこの条約が署名のために最初に開放された日から五年以内に効力を生じない場合には、効力発生の日の後一年以内に行われる。インフレーション指数の決定に当たり使用するインフレーション率の算出の方法は、自国の通貨が前条1に規定する特別引出権を構成する国の消費者物価指数の年間の変動率の加重平均とする。

2 1に規定する見直しによってインフレーション指数の増減分が百分率で十パーセントを超えたと判断される場合には、寄託者は、締約国に対し、責任の限度の改正を通報する。当該改正は、締約国に対して通報が行われた後六箇月で効力を生ずる。締約国に対して通報が行われた後三箇月以内に締約国の過半数がその改正に同意しない旨を伝達する場合には、当該改正は、効力を生ずることはなく、寄託者は、この問題を締約国の会合に付託する。寄託者は、いかなる改正の効力発生についても、直ちにすべての締約国に通報する。

3 1の規定に基づく場合に限ることなく、2に定める手続は、締約国の三分の一が当該手続の適用を希望する旨表明し、かつ、1に規定するインフレーション指数であつて前回の改正から又は改正が行われていない場合においてはこの条約の効力発生の日からその時点までの期間に係るものが百分率で三十パーセントを超えていることを条件として、いつでも適用する。1に定める手続を用いて行うその後の見直しは、この3の規定に基づく見直しの日の後五年の期間の末日から起算して五年ごとに実施する。

国際航空運送についての規則の統一に関する条約

3. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 of this Article and the conversion method mentioned in paragraph 2 of this Article shall be made in such manner as to express in the national currency of the State Party as far as possible the same real value for the amounts in Articles 21 and 22 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 1 of this Article. States Parties shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1 of this Article, or the result of the conversion in paragraph 2 of this Article as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

Article 24 — Review of Limits

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

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

3. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the procedure referred to in paragraph 2 of this Article shall be applied at any time provided that one-third of the States Parties express a desire to that effect and upon condition that the inflation factor referred to in paragraph 1 has exceeded 30 per cent since the previous revision or since the date of entry into force of this Convention if there has been no previous revision. Subsequent reviews using the procedure described in paragraph 1 of this Article will take place at five-year intervals starting at the end of the fifth year following the date of the reviews under the present paragraph.

国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約

第二十五条 責任の限度に関する約定

運送人は、運送契約について、この条約に規定する責任の限度より高い額の責任の限度を適用すること又はいかなる責任の限度も適用しないことを定めることができる。

第二十六条 契約上の規定の無効

契約上の規定であつて、運送人の責任を免除し又はこの条約に規定する責任の限度より低い額の責任の限度を定めるものは、無効とする。ただし、当該契約は、このような規定の無効によつて無効となるものではなく、引き続き、この条約の適用を受ける。

第二十七条 契約の自由

この条約のいかなる規定も、運送人が運送契約の締結を拒否し、この条約の下で援用し得るいかなる抗弁も放棄し又はこの条約に抵触しない条件を付することを妨げるものではない。

第二十八条 前払金

旅客の死亡又は傷害をもたらした航空機の事故の場合において、運送人は、自国の法令が要求するとき、賠償を請求する権利を有する自然人に対し、当該自然人の当面の経済的な必要を満たすために遅滞なく前金を支払ふ。当該前金の支払は、運送人の責任を認めることを意味するものではなく、また、前払金の額は、損害賠償としてその後運送人が支払ふべき額から、これを差し引くことができる。

第二十九条 請求の根拠

旅客、手荷物及び貨物の運送については、損害賠償についての訴えは、その訴えがこの条約に基づくものであるか、また、契約、不法行為その他の事由を理由とするものであるかを問わず、この条約に定める条件及び責任の限度に従ふことによつてのみ、かつ、訴えを提起する権利を有する者がいずれであるか及びこれらの者それぞれがいかなる権利を有するかという問題に影響を及ぼすことなく、提起することができる。このような訴えにおいては、懲罰的損害賠償その他の非補償的損害賠償を求めることはできない。

第三十条 使用人及び代理人に対する請求

1 この条約に定める損害につき運送人の使用人又は代理人に対して訴えが提起される場合において、当該使用人又は代理人は、それぞれの職務を遂行中であつたことを証明するときは、この条約の下で当該運送人が援用することのできる条件及び責任の限度を援用することができる。

Article 25 — Stipulation on Limits

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

Article 26 — Invalidity of Contractual Provisions

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

Article 27 — Freedom to Contract

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

Article 28 — Advance Payments

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

Article 29 — Basis of Claims

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

Article 30 — Servants, Agents — Aggregation of Claims

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

苦情の適
時の通知

2 1の場合において、運送人並びにその使用人及び代理人から受けることのできる損害賠償の総額は、1の責任の限度を超えてはならない。

3 貨物の運送に関する場合を除くほか、1及び2の規定は、損害をもたらす意図をもって又は無謀にかつ損害が生ずるおそれがあることを知りながら行った使用人又は代理人の行為（不作為を含む。）により損害が生じたことが証明される場合には、適用しない。

第三十一条 苦情の適時の通知

1 託送手荷物又は貨物の引渡しを受ける者が苦情を申し立てることなく当該託送手荷物又は貨物を受け取ったときは、反証がない限り、当該託送手荷物又は貨物が、良好な状態で、かつ、運送証券又は第三条2及び第四条2に規定する他の手段によって保存される記録に従い、引き渡されたものと推定する。

2 き損があった場合には、引渡しを受ける権利を有する者は、き損の発見の後直ちに、遅くとも、託送手荷物についてはその受取の日から七日以内に、貨物についてはその受取の日から十四日以内に、運送人に対して苦情を申し立てなければならない。延着から生じた損害の場合には、苦情は、遅くとも、引渡しを受ける権利を有する者により託送手荷物又は貨物の処分が可能となった日から二十一日以内に申し立てられなければならない。

3 すべての苦情は、書面により、2に定める期間内に、手交され又は発送されなければならない。

4 2に定める期間内に苦情の申立てがない場合には、運送人による詐欺があった場合を除くほか、運送人に対するいかなる訴えも受理されない。

第三十二条 責任を負う者の死亡

責任を負う者が死亡した場合には、損害賠償についての訴えは、この条約に定める条件に従い、当該責任を負う者の財産を法的に承継した者に対して行うことができる。

管 轄

第三十三条 管轄

1 損害賠償についての訴えは、原告の選択により、いずれか一の締約国の領域において、運送人の住所地、運送人の主たる営業所若しくはその契約を締結した営業所の所在地の裁判所又は到達地の裁判所のいずれかに提起しなければならない。

国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約

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

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

Article 31 — Timely Notice of Complaints

1. Receipt by the person entitled to delivery of checked baggage or cargo without complaint is *prima facie* evidence that the same has been delivered in good condition and in accordance with the document of carriage or with the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 3 and paragraph 2 of Article 4.

2. In the case of damage, the person entitled to delivery must complain to the carrier forthwith after the discovery of the damage, and, at the latest, within seven days from the date of receipt in the case of checked baggage and fourteen days from the date of receipt in the case of cargo. In the case of delay, the complain must be made at the latest within twenty-one days from the date on which the baggage or cargo have been placed at his or her disposal.

3. Every complaint must be made in writing and given or dispatched within the times aforesaid.

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

Article 32 — Death of Person Liable

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

Article 33 — Jurisdiction

1. An action for damages must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the States Parties, either before the court of the domicile of the carrier or of its principal place of business, or where it has a place of business through which the contract has been made or before the court at the place of destination.

国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約

- 2 旅客の死亡又は傷害から生じた損害についての損害賠償の訴えは、1に規定する裁判所のほか、事故の発生の際に旅客が主要かつ恒常的な居住地を有していた締約国の領域における裁判所に提起することができる。ただし、関係する運送人が、自己の航空機により又は商業上の合意に基づき他の運送人が所有する航空機により当該締約国の領域との間で旅客の航空運送を行っており、及び当該関係する運送人が、自己又は商業上の合意の下にある他の運送人が賃借し又は所有する施設を利用して、当該締約国の領域内で旅客の航空運送業務を遂行している場合に限る。

3 2の規定の適用上、

- (a) 「商業上の合意」とは、代理店契約を除くほか、運送人の間の合意であつて共同の旅客運送業務の遂行に関連するものをいう。
- (b) 「主要かつ恒常的な居住地」とは、事故の発生の際における旅客の一定した、かつ、恒常的な一の居住地をいう。旅客の国籍は、この点に関する決定的な要因とはならない。

- 4 訴訟手続については、訴えが係属する裁判所に適用される法令によつて規律される。

第三十四条 仲裁

- 1 貨物運送契約の当事者は、この条の規定に従い、この条約に基づく運送人の責任に関するいかなる紛争も仲裁によつて解決することを定めることができる。そのような合意は、書面によるものとする。
- 2 仲裁手続は、請求者の選択により、前条に規定する裁判所の管轄のうち一の管轄内で行う。
- 3 仲裁人又は仲裁裁判所は、この条約を適用する。
- 4 2及び3の規定は、仲裁について定める条項又は合意の一部であるとみなし、これらの条項又は合意中2又は3の規定に抵触するいかなる規定も無効とする。

第三十五条 訴えを提起する期限

- 1 損害賠償を請求する権利は、到達地への到達の日、航空機が到達すべきであった日又は運送の中止の日から起算して二年の期間内に訴えが提起されない場合には、消滅する。
- 2 1に規定する期間の計算の方法は、訴えが係属する裁判所に適用される法令によつて決定する。

2. In respect of damage resulting from the death or injury of a passenger, an action may be brought before one of the courts mentioned in paragraph 1 of this Article, or in the territory of a State Party in which at the time of the accident the passenger has his or her principal and permanent residence and to or from which the carrier operates services for the carriage of passengers by air, either on his 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.

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.

仲
裁

訴えを提
起する期
限

相次運送

第三十六条 相次運送

- 1 二以上の運送人が相次いで行う運送であつて第一条3に定める運送に該当するもの場合には、旅客、手荷物又は貨物を引き受ける各運送人は、この条約の規定の適用を受けるものとし、また、運送契約が当該各運送人の管理の下に行われる運送を取り扱う限度において、当該運送契約の当事者の一人とみなされる。
- 2 1に規定する運送の場合には、旅客又はその旅客に関する損害賠償を請求する権利を有する者は、明示の合意により最初の運送人がすべての行程について責任を負うこととなつていた場合を除くほか、事故又は延着が発生した運送を行った運送人に対してのみ損害賠償の請求を行うことができる。
- 3 手荷物又は貨物については、旅客又は荷送人にあつては最初の運送人に対し、引渡しを受ける権利を有する旅客又は荷受人にあつては最後の運送人に対して、損害賠償を請求する権利を有する。さらに、当該旅客、荷送人及び荷受人は、破壊、滅失、き損又は延着が発生した運送を行った運送人に対して損害賠償の請求を行うことができる。これらの運送人は、旅客又は荷送人若しくは荷受人に対し連帯して責任を負う。

第三者に
対する求
償の権利

第三十七条 第三者に対する求償の権利

この条約のいかなる規定も、この条約の規定に従い損害について責任を負う者が他の者に対して求償の権利を有するか有しないかについて影響を及ぼすものではない。

複合運送

第四章 複合運送

複合運送

第三十八条 複合運送

- 1 一部が航空機により行われ、かつ、一部が他の形態の運送手段により行われる複合運送の場合には、この条約は、第十八条4の規定に従つてこれを条件として、航空運送の部分についてのみ適用する。ただし、当該航空運送が第一条に定めるところに該当するものである場合に限る。
- 2 この条約のいかなる規定も、複合運送の場合において、当事者が航空運送証券に他の形態の運送手段に関する条件を記載することを妨げるものではない。ただし、航空運送の部分に関してこの条約を遵守することを条件とする。

国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約

Article 36 — Successive Carriage

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

Article 37 — Right of Recourse against Third Parties

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

Chapter IV

Combined Carriage

Article 38 — Combined Carriage

1. In the case of combined carriage performed partly by air and partly by any other mode of carriage, the provisions of this Convention shall, subject to paragraph 4 of Article 18, apply only to the carriage by air, provided that the carriage by air falls within the terms of Article 1.
2. Nothing in this Convention shall prevent the parties in the case of combined carriage from inserting in the document of air carriage conditions relating to other modes of carriage, provided that the provisions of this Convention are observed as regards the carriage by air.

国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約

第五章 契約運送人以外の者によって行われる航空運送

契約運送人以外の者によって行われる航空運送

契約運送人及び実行運送人

第三十九条 契約運送人及び実行運送人

この章の規定は、いずれかの者が契約当事者としてこの条約が規律する運送契約を旅客若しくは荷送人又は当該旅客若しくは荷送人のために行動する者と締結する場合（この場合において当該いずれかの者を以下「契約運送人」という。）であって、かつ、契約運送人以外の者が契約運送人からの授權により運送の全部又は一部を行うとき（当該契約運送人以外の者を以下「実行運送人」という。ただし、当該部分の運送についてこの条約に規定する相次運送の運送人となる者は含まない。）について適用する。反証がない限り、そのような授權があるものと推定する。

第四十条 契約運送人及び実行運送人の責任

この章に別段の定めがある場合を除くほか、前条に規定する運送契約によりこの条約が規律する運送の全部又は一部を実行運送人が行う場合には、契約運送人及び実行運送人の双方がこの条約の規定に従うものとする。この場合において、契約運送人は当該契約に規定する運送の全部について、実行運送人は自己が行う部分の運送についてのみ、この条約の規定に従うものとする。

第四十一条 相互の責任

- 1 実行運送人が行う運送については、実行運送人並びにそれぞれの職務を遂行中であったその使用人及び代理人の行為（不作為を含む。）は、契約運送人の行為（不作為を含む。）とみなす。
- 2 実行運送人が行う運送については、契約運送人並びにそれぞれの職務を遂行中であったその使用人及び代理人の行為（不作為を含む。）は、実行運送人の行為（不作為を含む。）とみなす。もともと、このような契約運送人並びにその使用人及び代理人の行為（不作為を含む。）は、当該実行運送人に對し、第二十一条から第二十四条までに定める額を超える責任を負わせるものではない。この条約が課する義務以外の義務を契約運送人が引き受ける旨の特別な合意、この条約に基づく権利若しくは抗弁の放棄又は第二十二條に規定する到達地における引渡しの際の価額としての特定の価額の申告は、いずれも、実行運送人の同意がない限り、当該実行運送人に影響を及ぼすものではない。

契約運送人及び実行運送人の責任

相互の責任

Chapter V

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

Article 39 — Contracting Carrier — Actual Carrier

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

Article 40 — Respective Liability of Contracting and Actual Carriers

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

Article 41 — Mutual Liability

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

苦情及び
要求のあ
て先

使用人又
は代理人

損害賠償
の総額

請求のあ
て先

追加的管
轄

第四十二条 苦情及び要求のあて先

運送人に対する苦情又は要求であつてこの条約に基づくものは、契約運送人又は実行運送人のいずれにあつたものであつても同一の効果を有する。もつとも、第十二条に規定する求めは、契約運送人に対してあつた場合においてのみ効果を有する。

第四十三条 使用人又は代理人

実行運送人が行う運送については、契約運送人又は実行運送人の使用人又は代理人は、それぞれの職務を遂行中であつたことを証明する場合には、この条約の下で当該契約運送人又は実行運送人に対して適用される条件及び責任の限度を援用することができる。ただし、当該使用人又は代理人の行動が、この条約に従つた責任の限度の援用を妨げるようなものであつたことが証明される場合は、この限りでない。

第四十四条 損害賠償の総額

実行運送人が行う運送については、契約運送人及び実行運送人並びにそれぞれの職務を遂行中であつたそれらの使用人及び代理人から受けることのできる損害賠償の総額は、この条約に基づき契約運送人又は実行運送人の支払うべき損害賠償の額として裁定されたであらう額のうち最も高いものを超えてはならない。もつとも、いずれの者も、自己に適用される限度を超える額について責任を負うことはない。

第四十五条 請求のあて先

実行運送人が行う運送については、損害賠償についての訴えは、原告の選択により、契約運送人若しくは実行運送人のいずれか一方に対して、又はこれらの運送人の双方に対して併せて若しくは個別に、提起することができる。訴えがいずれか一方の運送人に対してのみ提起される場合には、当該一方の運送人は、他方の運送人に対して訴訟手続への参加を要請する権利を有する。この場合において当該参加の手続及び効果は、訴えが係属する裁判所に適用される法令によつて規律される。

第四十六条 追加的管轄

前条に規定する損害賠償についての訴えは、原告の選択により、いずれか一の締約国の領域において、第三十二条の規定に従ひ契約運送人に対する訴えを提起することが認められる裁判所又は実行運送人の住所地若しくはその主たる営業所の所在地の裁判所のいずれかに提起しなければならない。

国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約

Article 42 — Addressee of Complaints and Instructions

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

Article 43 — Servants and Agents

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

Article 44 — Aggregation of Damages

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

Article 45 — Addressee of Claims

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

国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約

契約上の無効

第四十七条 契約上の規定の無効

契約上の規定であつて、この章の規定に基づく契約運送人若しくは実行運送人の責任を免除し又はこの章の規定により適用する責任の限度より低い額の責任の限度を定めるものは、無効とする。ただし、当該契約は、このような規定の無効によつて無効となるものではなく、引き続き、この章の規定の適用を受ける。

第四十八条 契約運送人と実行運送人との相互の関係

第四十五条に規定する場合を除くほか、この章のいかなる規定も、求償又は損害賠償の権利を含む契約運送人と実行運送人との間の権利及び義務に影響を及ぼすものではない。

その他の規定

第六章 その他の規定

必要の適用

第四十九条 必要の適用

運送契約中の条項又は損害の発生前に行つた特別な合意は、当事者が、これらにより適用する法令を決定し又は裁判管轄に関する規則を変更し、もつてこの条約に定める規則に反することを意図する場合には、いづれも無効とする。

第五十条 保険

締約国は、自国の運送人に対して、この条約に基づく責任についての適切な保険を維持するよう要求する。運送人は、締約国の領域内への運送を行う場合に、当該締約国から、この条約に基づく責任についての適切な保険を維持している旨の証拠を提出するよう要求されることがある。

第五十一条 異常な状況の下で行われる運送

運送に関する書類についての第三条から第五条まで、第七条及び第八条の規定は、運送人についての通常の業務の範囲外において異常な状況の下で行われる運送については、適用しない。

第五十二条 日数の定義

この条約における日数は、取引日によらず暦日による。

異常な状況の下で行われる運送
日数の定義

Article 47 — Invalidity of Contractual Provisions

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

Article 48 — Mutual Relations of Contracting and Actual Carriers

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

Chapter VI

Other Provisions

Article 49 — Mandatory Application

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

Article 50 — Insurance

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

Article 51 — Carriage Performed in Extraordinary Circumstances

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

Article 52 — Definition of Days

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

最終規定

第七章 最終規定

第五十三条 署名、批准及び効力発生

署名、批准及び効力発生

- 1 この条約は、千九百九十九年五月二十八日にモントリオールにおいて、千九百九十九年五月十日から二十八日までモントリオールにおいて開催された航空法に関する国際会議に参加している国による署名のために開放しておく。千九百九十九年五月二十八日後は、この条約は、6の規定に従い効力を生ずるまでの間、モントリオールにある国際民間航空機関本部においてすべての国による署名のために開放しておく。
- 2 この条約は、地域的な経済統合のための機関による署名のためにも、同様に開放しておく。この条約の適用上、「地域的な経済統合のための機関」とは、特定の地域の主権国家で構成され、かつ、この条約が規律する特定の事項について権限を有する機関であって、この条約の署名、批准、受諾若しくは承認又はこの条約への加入のために正当に権限を与えられた機関をいう。この条約において「締約国」についての規定は、第一条2、第三条1(b)、第五条(b)、第二十三条、第三十三条、第四十六条及び第五十七条の規定を除くほか、地域的な経済統合のための機関についても、同様に適用する。第二十四条の規定の適用上、「締約国の過半数」及び「締約国の三分の一」という場合には、地域的な経済統合のための機関については、これを数に加えてはならない。
- 3 この条約は、この条約に署名した国及び地域的な経済統合のための機関によって批准されなければならない。
- 4 この条約に署名しない国又は地域的な経済統合のための機関は、いつでも、この条約を受諾し若しくは承認し又はこれに加入することができる。
- 5 批准書、受諾書、承認書又は加入書は、寄託者として指定される国際民間航空機関に寄託する。
- 6 この条約は、第三十番目の批准書、受諾書、承認書又は加入書が寄託された日の後六十日目の日に、これらの文書を寄託した国の間で効力を生ずる。この6の規定の適用上、地域的な経済統合のための機関によって寄託された文書は、これを数に加えてはならない。

国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約

Chapter VII
Final Clauses

Article 53 — Signature, Ratification and Entry into Force

1. This Convention shall be open for signature in Montreal on 28 May 1999 by States participating in the International Conference on Air Law held at Montreal from 10 to 28 May 1999. After 28 May 1999, the Convention shall be open to all States for signature at the Headquarters of the International Civil Aviation Organization in Montreal until it enters into force in accordance with paragraph 6 of this Article.
2. This Convention shall similarly be open for signature by Regional Economic Integration Organisations. For the purpose of this Convention, a "Regional Economic Integration Organisation" means any organisation which is constituted by sovereign States of a given region which has competence in respect of certain matters governed by this Convention and has been duly authorized to sign and to ratify, accept, approve or accede to this Convention. A reference to a "State Party" or "States Parties" in this Convention, otherwise than in paragraph 2 of Article 1, paragraph 1(b) of Article 3, paragraph (b) of Article 5, Articles 23, 33, 46 and paragraph (b) of Article 57, applies equally to a Regional Economic Integration Organisation. For the purpose of Article 24, the references to "a majority of the States Parties" and "one-third of the States Parties" shall not apply to a Regional Economic Integration Organisation.
3. This Convention shall be subject to ratification by States and by Regional Economic Integration Organisations which have signed it.
4. Any State or Regional Economic Integration Organisation which does not sign this Convention may accept, approve or accede to it at any time.
5. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the International Civil Aviation Organization, which is hereby designated the Depositary.
6. This Convention shall enter into force on the sixtieth day following the date of deposit of the thirtieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession with the Depositary between the States which have deposited such instrument. An instrument deposited by a Regional Economic Integration Organisation shall not be counted for the purpose of this paragraph.

国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約

廃棄

ワルソー条約に 連する他 の文書と の関係

- 7 この条約は、国又は地域的な経済統合のための機関であつて6に規定するもの以外のものについては、批准書、受諾書、承認書又は加入書を寄託した日の後六十日目の日に効力を生ずる。
 - 8 寄託者は、すべての署名者及び締約国に対し、速やかに次の事項を通報する。
 - (a) この条約への署名及び署名の日
 - (b) 批准書、受諾書、承認書又は加入書の寄託及び寄託の日
 - (c) この条約の効力発生の日
 - (d) この条約に定める責任の限度の改正の効力発生の日
 - (e) 次条の規定に基づく廃棄
- 第五十四条 廃棄
- 1 いずれの締約国も、寄託者に対して書面による通告を行うことにより、この条約を廃棄する権利がある。
 - 2 廃棄は、寄託者が1の通告を受領した日の後百八十日目の日に効力を生ずる。
- 第五十五条 ワルソー条約に関連する他の文書との関係
- 1 この条約は、締約国間の国際航空運送について、これらの締約国のいずれもが次に掲げる条約及び議定書のいずれかを締結していることから適用が生ずるすべての規則に優先する。
 - (a) 千九百二十九年十月十二日にワルソーで署名された国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約（ワルソー条約）
 - (b) 千九百二十九年十月十二日にワルソーで署名された国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約を改正する議定書（千九百五十五年九月二十八日にヘーグで作成。以下「ヘーグ議定書」という。）

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

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

- (a) each signature of this Convention and date thereof;
- (b) each deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession and date thereof;
- (c) the date of entry into force of this Convention;
- (d) the date of the coming into force of any revision of the limits of liability established under this Convention;
- (e) any denunciation under Article 54.

Article 54 — Denunciation

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

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

Article 55 — Relationship with other Warsaw Convention Instruments

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

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

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

二以上の 法制を有 する国

- (c) 契約運送人以外の者により行われる国際航空運送についてのある規則の統一に関してワルソー条約を補足する条約（千九百六十二年九月十八日にグアタラハラで署名。以下「グアタラハラ条約」という。）
- (d) 千九百五十五年九月二十八日にヘーグで作成された議定書により改正された千九百二十九年十月十二日にワルソーで署名された国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約を改正する議定書（千九百七十一年三月八日にグアテマラで署名。以下「グアテマラ議定書」という。）
- (e) ヘーグ議定書により改正されたワルソー条約又はヘーグ議定書及びグアテマラ議定書の双方により改正されたワルソー条約を改正する第一追加議定書から第三追加議定書までの追加議定書及びモントリオール第四議定書（千九百七十五年九月二十五日にモントリオールで署名。以下「モントリオール議定書」と総称する。）
- 2 この条約は、一の締約国の領域内の国際航空運送について、当該締約国が1(a)から(e)までの規定に掲げる条約及び議定書の一又は二以上を締結していることから適用が生ずるすべての規則に優先する。

第五十六条 二以上の法制を有する国

- 1 この条約が対象とする事項に関してそれぞれ異なる法制が適用される二以上の地域をその領域内に有する国は、署名、批准、受諾、承認又は加入の時に、この条約を自国の領域内のすべての地域について適用するか又は「若しくは二以上の地域についてのみ適用するかを宣言するものとし、別の宣言を行つてこれよりいつでもこの宣言を修正することができる。
- 2 1に規定するいかなる宣言も、寄託者に対し通報されるものとし、この条約が適用される地域を明示する。
- 3 1に規定する宣言を行った締約国については、
 - (a) 第二十三条に規定する「締約国の通貨」とは、当該締約国内の関係する地域の通貨をいう。
 - (b) 第二十八条に規定する「自国の法令」とは、当該締約国内の関係する地域の法令をいう。

国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約

- (c) the Convention, Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier, signed at Guadalajara on 18 September 1961 (hereinafter called the Guadalajara Convention);
- (d) the Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955 Signed at Guatemala City on 8 March 1971 (hereinafter called the Guatemala City Protocol);
- (e) Additional Protocol Nos. 1 to 3 and Montreal Protocol No. 4 to amend the Warsaw Convention as amended by The Hague Protocol or the Warsaw Convention as amended by both The Hague Protocol and the Guatemala City Protocol Signed at Montreal on 25 September 1975 (hereinafter called the Montreal Protocol(s)); or
2. within the territory of any single State Party to this Convention by virtue of that State being Party to one or more of the instruments referred to in sub-paragraphs (a) to (e) above.

Article 56 — States with more than one System of Law

1. If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.
2. Any such declaration shall be notified to the Depositary and shall state expressly the territorial units to which the Convention applies.
3. In relation to a State Party which has made such a declaration:
 - (a) references in Article 23 to "national currency" shall be construed as referring to the currency of the relevant territorial unit of that State; and
 - (b) the reference in Article 28 to "national law" shall be construed as referring to the law of the relevant territorial unit of that State.

留 保

国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約

第五十七条 留保

この条約には、いかなる留保も付することができない。ただし、締約国は、次に掲げる運送についてこの条約を適用しない旨を、寄託者にあてた通告により、いつでも宣言することができる。

- (a) 主権国家としての機能及び任務に関連して、かつ、非営利目的のために当該締約国が直接実施し及び運用する国際航空運送
- (b) 自国で登録された又は自国が賃借する航空機であつて、そのすべての積載能力を自国の軍当局に対し又は当該軍当局のために提供することとされているものにより行われる当該軍当局のための人員、貨物及び手荷物の運送

末 文

以上の証拠として、下名の全権委員は、正当な委任を受けてこの条約に署名した。

千九百九十九年五月二十八日にモントリオールで、ひとしく正文である英語、アラビア語、中国語、フランス語、ロシア語及びスペイン語により作成した。この条約は、国際民間航空機関に寄託するものとし、認証本は、寄託者がこの条約のすべての締約国及びワルソー条約、ヘーグ議定書、グアタハラ条約、グアテマラ議定書又はモントリオール議定書を締結したすべての国に送付する。

Article 57 — Reservations

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

- (a) international carriage by air performed and operated directly by that State Party for non-commercial purposes in respect to its functions and duties as a sovereign State, and/or
- (b) the carriage of persons, cargo and baggage for its military authorities on aircraft registered in or leased by that State Party, the whole capacity of which has been reserved by or on behalf of such authorities.

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

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

(参考)

この条約は、国際航空運送における契約当事者の権利義務関係、運送人の責任、損害賠償の範囲等についての規則を定め、従来の関連条約等の内容の近代化及び統合を図るものである。

国際航空運送についてのある規則の統一に関する条