

МЕГУНАРОДНИ ДОГОВОРИ

Број 25

Четврток, 30 март 2000

Год LVI

11

Врз основа на член 75 ставови 1 и 2 од Уставот на Република Македонија претседателот на Република Македонија и претседателот на Собранието на Република Македонија издаваат

УКАЗ

ЗА ПРОГЛАСУВАЊЕ НА ЗАКОНОТ ЗА РАТИФИКАЦИЈА НА КОНВЕНЦИЈАТА ЗА ИЗЕДНАЧУВАЊЕ НА НЕКОИ ПРАВИЛА ЗА МЕГУНАРОДНИОТ ПРЕВОЗ ПО ВОЗДУШЕН ПАТ

Се прогласува Законот за ратификација на Конвенцијата за изедначување на некои правила за меѓународниот превоз по воздушен пат што Собранието на Република Македонија го довесе на седницата одржана на 23 март 2000 година

Број 07 1230/1
23 март 2000 година
Скопје

Претседател
на Република Македонија
Борис Трајковски, с.р.

Претседател
на Собранието на Република
Македонија
д.р. Саво Климовски, с.р.

ЗАКОН ЗА РАТИФИКАЦИЈА НА КОНВЕНЦИЈАТА ЗА ИЗЕДНАЧУВАЊЕ НА НЕКОИ ПРАВИЛА ЗА МЕГУНАРОДНИОТ ПРЕВОЗ ПО ВОЗДУШЕН ПАТ

Член 1

Се ратификува Конвенцијата за изедначување на некои правила за меѓународниот превоз по воздушен пат потпишана на 28 мај 1999 година во Монреал

Член 2

Конвенцијата во оригинал на английски и во превод на македонски јазик гласи

PROTOCOL

relating to an amendment to the
Convention on International Civil Aviation

Signed at Montreal on 29 September 1995

THE ASSEMBLY OF THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

HAVING MET in its Thirty-ninth Session at Montreal on 22 September 1995

HAVING NOTED that it is the general desire of Contracting States to make a provision that the Convention on International Civil Aviation done at Chicago on 7 December 1944 exists in such a form

HAVING CONSIDERED it necessary to amend the said Convention for the purpose aforesaid

I APPROVE in accordance with the provisions of article 94(a) of the Convention
the following proposed amendment to the Convention

Replace the present text of the final paragraph of the Convention by

Done at Chicago the seventh day of December 1944 in the English language. The
texts of this Convention drawn up in the English, Arabic, French, Russian and Spanish
languages are of equal authority. They exist. It will be deposited in the archives of

the Government of the United States of America and certified copies shall be transmitted by that Government to the Governments of all the States which may sign or adhere to this Convention This Convention shall be open for signature at Washington D C

2 SPECIFIES pursuant to the provisions of the said Article 94(a) of the said Convention one hundred and twenty-two as the number of Contracting States upon whose ratification the proposed amendment aforesaid shall come into force and

3 RESOLVES that the Secretary General of the International Civil Aviation Organization draw up a Protocol in the English Arabic French Russian and Spanish languages each of which shall be of equal authenticity embodying the proposed amendment above mentioned and the matter hereinafter appearing

CONSEQUENTLY pursuant to the aforesaid action of the Assembly

This Protocol has been drawn up by the Secretary General of the Organization

The Protocol shall be open to ratification by any State which has ratified or adhered to the said Convention on International Civil Aviation

The instruments of ratification shall be deposited with the International Civil Aviation Organization

The Protocol shall come into force in respect of the States which have ratified it on the date on which the one hundred and twenty-second instrument of ratification is so deposited

The Secretary General shall immediately notify all Contracting States of the date of deposit of each ratification of the Protocol

The Secretary General shall immediately notify all States parties to the said Convention of the date on which the Protocol comes into force

With respect to any Contracting State ratifying the Protocol after the date aforesaid the Protocol shall come into force upon deposit of its instrument of ratification with the International Civil Aviation Organization

IN WITNESS WHEREOF the President of the aforesaid Thirty first Session of the Assembly and the Secretary General of the Organization being authorized thereto by the Assembly sign this Protocol

DONE at Montreal on the twenty ninth day of September of the year one thousand nine hundred and ninety five in a single document in the English Arabic French Russian and Spanish languages each of which shall be of equal authenticity This Protocol shall remain deposited in the archives of the International Civil Aviation Organization and certified copies thereof shall be transmitted by the Secretary General of the Organization to all States parties to the Convention on International Civil Aviation done at Chicago on the seventh day of December 1944

Thorgeir Palsson
President of the 31st Session
of the Assembly

Philippe Rochat
Secretary General

ПРОТОКОЛ

што се однесува на измената и дополнувањето на
Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство

Потписан во Монреал на 29 септември 1995 година

СОБРАНИЕТО НА МЕЃУНАРОДНА ОРГАНИЗАЦИЈА ЗА ЦИВИЛНО
ВОЗДУХОПЛОВСТВО

НА 'на 'свободн'триесетипрво Заседание одржано во Монреал на 22
септември 1995 година'

ЗАБЕЛЕЖУВАЈКИ дека заедничка желба на договорните земји е да се донесе одредба со која Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, составена во Чикаго на 7-ми декември 1944 година, ќе постои и на автентичен арапски текст,

СМЕТАЈКИ дека е неопходно да се измени и дополнни споменатата Конвенција заради горенаведената цел,

- 1 **ЈА ОДОБРУВА** согласно одредбите од член 94(а) од гореспоменатата Конвенција, следната предложена измена и дополнување на Конвенцијата

Да се замени постоечкиот текст на завршниот став на Конвенцијата со следното

'Составено во Чикаго на седмиот ден од декември 1944 година на англиски јазик Текстовите на Конвенцијата составени на англиски, арапски, француски, руски и шпански јазик се подеднакво автентични. Овие текстови се депонираат во архивата на Владата на Соединените Американски Држави, а таа Влада испрака оверени примероци до владите на сите земји кои можат да ја потпишат или да се придржуваат кон оваа Конвенција. Оваа Конвенција е отворечена за потпишување во Вашингтон Д.Ц.',

- 2 **УТВРДУВА**, согласно одредбите на споменатиот член 94(1) од наведената Конвенција, дека стодваесет и два е бројот на договорните земји после чие ратификување горенаведената предложена измена и дополнување влегува во сила, и
- 3 **ОДЛУЧУВА** дека Генералниот секретар на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство го составува Протоколот на англиски, арапски, француски, руски и шпански јазик и секој е со подеднаква автентичност во кој е вклучена и предложената измена и дополнување и она што следува понатака

СПРЕМА ТОА, согласно горенаведеното дејство на Собранието,

Овој Протокол е составен од страна на Генералниот секретар на Организацијата

Протоколот е отворен за ратификација од страна на која било земја која ја ратификувала или се придржува кон споменагата Конвенција за меѓународно цивилно воздухопловство

Инструментите за ратификација се депонираат кај Меѓународната организација за цивилно воздухопловство

Протоколот влегува во сила што се однесува на земјите кои го ратификувате истиот на денот ке се депонира кога стодваесет и вториот инструмент за ратификација

Генералниот секретар веднаш ги известува сите додворени земји за датумот на депонирање на секоја ратификација на Протоколот

Генералниот секретар веднаш ги известува сите земји страни на споменатата Конвенција за датумот на влегување во сила на Протоколот

Што се однесува до која било договорна земја која го ратификува Протоколот по горенаведениот датум Протоколот влегува во сила по депонирањето на нејзиниот инструмент за ратификација кај Меѓународната организација за цивилно воздуходловство

КАКО ПОТВРДА на горе наведеното Претседателот на споменатото триесетипрво Заседание и Генералниот секретар на Организацијата овластени од страна на Заседанието, го потпишуваат овој Протокол

СОСТАВЕНО во Монреал на дваесеидевети септември илјададеветстотини девеест и петта година, како единствен документ на англиски, арапски, француски, руски и шпански јазик, и секој е подеднакво автентичен Овој Протокол останува депониран во архиват на Меѓународната организација за цивилно воздуходловство а Генералниот секретар на Организацијата испрака оврени примероци од членот до сите члени на Конвенцијата
1. Се потпишува во духот на овој протокол на 23 март 1944 година

Торгейн Патсон
Претседател на 31-то Заседание
на Советот

Филип Роша
Генерален секретар

Член 3

Овој закон влегува во сила осмиот ден од денот на објавувањето во "Службен весник на Република Македонија"

12

Врз основа на член 75 ставови 1 и 2 од Уставот на Република Македонија, претседателот на Република Македонија и претседателот на Собранието на Република Македонија издаваат

У К А З

ЗА ПРОГЛАСУВАЊЕ НА ЗАКОНОТ ЗА РАТИФИКАЦИЈА НА ПРОТОКОЛОТ КОЈ СЕ ОДНЕСУВА НА ИЗМЕНА И ДОПОЛНУВАЊЕ НА КОНВЕНЦИЈАТА ЗА МЕЃУНАРОДНОТО ЦИВИЛНО ВОЗДУХОПЛОВСТВО

Се прогласува Законот за ратификација на Протоколот кој се однесува на измена и дополнување на Конвенцијата за меѓународното цивилно воздуходловство,

што Собранието на Република Македонија го донесе на седницата одржана на 23 март 2000 година

Број 07-1226/1
23 март 2000 година
Скопје

Претседател
на Република Македонија,
Борис Трајковски, с р

Претседател
на Собранието на Република
Македонија,
д-р Саво Климовски, с р

ЗА К О Н

**ЗА РАТИФИКАЦИЈА НА ПРОТОКОЛОТ КОЈ СЕ ОДНЕСУВА НА ИЗМЕНА И ДОПОЛНУВАЊЕ
НА КОНВЕНЦИЈАТА ЗА МЕЃУНАРОДНОТО ЦИВИЛНО ВОЗДУХОПЛОВСТВО**

Член 1

Се ратификува Протоколот кој се однесува на измена и дополнување на Конвенцијата за меѓународното цивилно воздуходловство, потпишан во Монреал на 29 септември 1995 година

Член 2

Протоколот во оригинал на англиски и во превод на македонски јазик-гласи.

CONVENTION

FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION

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

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

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

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

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

HAVE AGREED AS FOLLOWS

Chapter I

General Provisions

Article 1 — Scope of Application

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

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

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

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

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

1 This Convention applies to carriage performed by the State or by legally constituted public bodies provided it falls within the conditions laid down in Article 1

2 In the carriage of postal items, the carrier shall be liable only to the relevant postal administration in accordance with the rules applicable to the relationship between the carriers and the postal administrations

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

Chapter II

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

Article 3 — Passengers and Baggage

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

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

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

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

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

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

Article 4 — Cargo

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

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

Article 5 — Contents of Air Waybill or Cargo Receipt

The air waybill or the cargo receipt shall include

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

Article 6 — Document Relating to the Nature of the Cargo

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

Article 7 — Description of Air Waybill

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

Article 8 — Documentation for Multiple Packages

When there is more than one package

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

Article 9 — Non-compliance with Documentary Requirements

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

Article 10 — Responsibility for Particulars of Documentation

- 1 The consignor is responsible for the correctness of the particulars and statements relating to the cargo inserted by it or on its behalf in the air waybill or furnished by it or on its behalf to the carrier for

insertion in the cargo receipt or for insertion in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4. The foregoing shall also apply where the person acting on behalf of the consignor is also the agent of the carrier.

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

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

Article 11 — Evidentiary Value of Documentation

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

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

Article 12 — Right of Disposition of Cargo

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

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

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

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

Article 13 — Delivery of the Cargo

1 Except when the consignor has exercised its right under Article 12, the consignee is entitled, on arrival of the cargo at the place of destination, to require the carrier to deliver the cargo to it, on payment of the charges due and on complying with the conditions of carriage.

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

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

Article 14 — Enforcement of the Rights of Consignor and Consignee

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

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

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

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

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

1 The consignor must furnish such information and such documents as are necessary to meet the formalities of customs, police and any other public authorities before the cargo can be delivered to the consignee. The consignor is liable to the carrier for any damage occasioned by the absence, insufficiency or irregularity of any such information or documents unless the damage is due to the fault of the carrier or its servants or agents

2 The carrier is under no obligation to enquire into the correctness or sufficiency of such information or documents

Chapter III

Liability of the Carrier and Extent of Compensation for Damage

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

1 The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking

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

3 If the carrier admits the loss of the checked baggage or if the checked baggage has not arrived at the expiration of twenty one days after the date on which it ought to have arrived the passenger is entitled to enforce against the carrier the rights which flow from the contract of carriage

4 Unless otherwise specified in this Convention the term "baggage" means both checked baggage and uncheck baggage

Article 18 — Damage to Cargo

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

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

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

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

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

Article 19 — Delay

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

Article 20 — Exoneration

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

carrier shall likewise be wholly or partly exonerated from its liability to the extent that it proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of that passenger This Article applies to all the liability provisions in this Convention, including paragraph 1 of Article 21

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 23 — Conversion of Monetary Units

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

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

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

Article 24 — Review of Limits

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

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

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

Article 25 — Stipulation on Limits

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

Article 26 — Invalidity of Contractual Provisions

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

Article 27 — Freedom to Contract

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

Article 28 — Advance Payments

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

Article 29 — Basis of Claims

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

Article 30 — Servants, Agents — Aggregation of Claims

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

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

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

Article 31 — Timely Notice of Complaints

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

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

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

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

Article 32 — Death of Person Liable

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

Article 33 — Jurisdiction

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

2. In respect of damage resulting from the death or injury of a passenger, an action may be brought before one of the courts mentioned in paragraph 1 of this Article, or in the territory of a State Party in which at the time of the accident the passenger has his or her principal and permanent residence and to or from which the carrier operates services for the carriage of passengers by air, either on its own aircraft or on another carrier's aircraft pursuant to a commercial agreement, and in which that carrier conducts its business of carriage of passengers by air from premises leased or owned by the carrier itself or by another carrier with which it has a commercial agreement

3 For the purposes of paragraph 2,

- (a) "commercial agreement" means an agreement, other than an agency agreement, made between carriers and relating to the provision of their joint services for carriage of passengers by air,
- (b) "principal and permanent residence" means the one fixed and permanent abode of the passenger at the time of the accident. The nationality of the passenger shall not be the determining factor in this regard

4 Questions of procedure shall be governed by the law of the court seised of the case

Article 34 — Arbitration

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

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

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

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

Article 35 — Limitation of Actions

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

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

Article 36 — Successive Carriage

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

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

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

Article 37 — Right of Recourse against Third Parties

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

Chapter IV

Combined Carriage

Article 38 — Combined Carriage

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

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

Chapter V

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

Article 39 — Contracting Carrier — Actual Carrier

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

Article 40 — Respective Liability of Contracting and Actual Carriers

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

Article 41 — Mutual Liability

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

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

Article 42 — Addressee of Complaints and Instructions

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

Article 43 — Servants and Agents

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

Article 44 — Aggregation of Damages

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

Article 45 — Addressee of Claims

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

Article 48 — Mutual Relations of Contracting and Actual Carriers

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

Chapter VI

Other Provisions

Article 49 — Mandatory Application

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

Article 50 — Insurance

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

Article 51 — Carriage Performed in Extraordinary Circumstances

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

Article 52 — Definition of Days

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

Chapter VII

Final Clauses

Article 53 — Signature, Ratification and Entry into Force

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

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

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

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

5 Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the International Civil Aviation Organization, which is hereby designated the Depositary

6 This Convention shall enter into force on the sixtieth day following the date of deposit of the thirtieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession with the Depositary between the States which have deposited such instrument. An instrument deposited by a Regional Economic Integration Organisation shall not be counted for the purpose of this paragraph

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

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

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

Article 54 — Denunciation

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

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

Article 55 — Relationship with other Warsaw Convention Instruments

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

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

- (a) the *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air* Signed at Warsaw on 12 October 1929 (hereinafter called the Warsaw Convention),
- (b) the *Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air* Signed at Warsaw on 12 October 1929, Done at The Hague on 28 September 1955 (hereinafter called The Hague Protocol),
- (c) the *Convention Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier* signed at Guadalajara on 18 September 1961 (hereinafter called the Guadalajara Convention),

- (d) the *Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955* Signed at Guatemala City on 8 March 1971 (hereinafter called the Guatemala City Protocol),
- (e) Additional Protocol Nos 1 to 3 and Montreal Protocol No 4 to amend the Warsaw Convention as amended by The Hague Protocol or the Warsaw Convention as amended by both The Hague Protocol and the Guatemala City Protocol Signed at Montreal on 25 September 1975 (hereinafter called the Montreal Protocols), or

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

Article 56 — States with more than one System of Law

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

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

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

- (a) references in Article 23 to "national currency" shall be construed as referring to the currency of the relevant territorial unit of that State, and
- (b) the reference in Article 28 to "national law" shall be construed as referring to the law of the relevant territorial unit of that State

Article 57 — Reservations

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

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

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

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

КОНВЕНЦИЈА

ЗА ИЗЕДНАЧУВАЊЕ НА НЕКОИ ПРАВИЛА ЗА МЕЃУНАРОДНИОТ ПРЕВОЗ ПО ВОЗДУШЕН ПАТ

ЗЕМЈИТЕ СТРАНИ НА ОВАА КОНВЕНЦИЈА

ПРИЗНАВАЈКИ го важниот придонес на Конвенцијата за изедначување на некои правила кои се однесуваат на меѓународниот превоз по воздушен пат, потпишана во Варшава на 12 октомври 1929 година, во понатамошниот текст "Варшавска конвенција" и на други придружни инструменти за усогласување на меѓународното приватно воздухопловно право,

ПРИЗНАВАЈКИ ја потребата здравствено-осовременување и пречистување на Варшавската конвенција и придружните инструменти,

ПРИЗНАВАЈКИ ја важноста да се обезбеди заштита на интересите на корисниците во меѓународниот превоз по воздушен пат и на потребата за праведна компензација врз основа на принципот на обештетување,

ПОВТОРНО ПОТВРДУВАЈКИ ја потребата за уреден развој на вршењето на меѓународниот воздушен сообраќај и рамномерниот протек на патници, багаж и стока согласно принципите и целите на Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, составена во Чикаго на 7 декември 1944 година,

УВЕРЕНИ дека заедничко дејство на земјата заради понатамошно усогласување и кодификација на одредени правила со кои, преку оваа Конвенција, се регулира меѓународниот превоз по воздушен пат, претставува најсоодветно средство за постигнување на праведна рамнотежа на интересите,

СЕ СОГЛАСИЈА ЗА СЛЕДНОВО

ГЛАВА I

Основни Одредби

Член 1 - Обем на примената

- 1 Оваа Конвенција се применува за секој меѓународен превоз на патници, багаж и стока кој се врши со воздухоплови за надоместок Таа подеднакво се примеѓува и на бесплатен превоз со воздухоплов кој го врши претпријатие за авиопревоз
- 2 За целите на оваа Конвенција, под поимот *меѓународен превоз* се подразбира каков било превоз со кој, согласно договорот помеѓу страните, местото на ~~закинување~~ и одређиштето, без разлика дали има или не прекин

во превозот или претовар, се наоѓаат или на териториите на две Земји Страни, или на територијата на една Земја Страна, ако постои договорено место за запирање на територијата на друга земја, дури и ако таа земја не е Земја Страна Превоз помеѓу две места на територијата на една Земја Страна без договорено место за запирање на територијата на друга земја не претставува меѓународен превоз за целите на оваа Конвенција

- 3 Превоз кој треба да го извршат неколку сукцесивни превозници се смета, за целите на оваа Конвенција, како целосен превоз ако Страните го сметаат како единечна операција, било да е договорено во форма на поединечен договор или на серија договори и не го губи својот меѓународен карактер само затоа што еден договор или серија договори треба целосно да се реализираат на територијата на истата земја
- 4 Оваа Конвенција се применува исто така и за превоз наведен во Глава V согласно условите кои се содржат во истата

Член 2 - Превоз кој го врши земја и превоз на поштенски пратки

- 1 Оваа Конвенција се применува за превоз кој го врши земјата или легатно конституирани јавни органи, под услов тој ќе се вбројува меѓу членовите предвидени во член 1.
- 2 Во превозот на поштенски пратки, превозникот одговара само пред релевантната поштенска управа, согласно правилата кои се применуваат за односите помеѓу превозниците и поштенските управи
- 3 Освен предвиденото во став 2 од овој член одредбите на оваа Конвенција нема да се применуваат за превоз на поштенски пратки

ГЛАВА II

Документација и обврски на Странице кои се однесуваат на превоз на патници, багаж и стока

Член 3 - Патници и багаж

- 1 Што се однесува на превозот на патници се издава поединечен или колективен документ за превоз, кој содржи
 - (а) податок на местата на поаѓањето и одредиштето
 - (б) ако местата на поаѓањето и одредиштето се на територијата на една Земја Страна, а договорени се едно или повеќе места за запирање на територијата на друга земја, податок барем за едно ~~вакво~~ место за запирање
- 2 Секој друг документ кој го содржи податокот наведен во став 1 може да го замени издавањето на документот наведен во тој став. Ако се користи

каков бил друг ваков документ, превозникот му нуди на патникот да му издаде писмена изјава за податокот кој се содржи во ваков друг документ

- 3 Превозникот му издава на патникот налепница за идентификација на секое парче од регистрираниот багаж
- 4 На патникот му се дава писмено известување за тоа каде оваа Конвенција е применлива и со која се регулира и може да се ограничи одговорноста на превозниците во врска со смрт или телесна повреда и уништување или губење, оштетување на багаж и за доцнење
- 5 Непридржувањето кон одредбите од горните ставови не влијае врз постоењето или важноста на договорот за превоз, кој, сепак, подлежи на правилата на оваа Конвенција, вклучувајќи ги и оние кои се однесуваат на ограничувањето на одговорноста

Член 4 - Стока

- 1 Што се однесува на превозот на стока се издава воздушен товарен лист
- 2 Кој било друг документ кој содржи запис за превозот што треба да се изврши, може да го замени издавањето на воздушен товарен лист. Ако се користи каков било друг ваков документ превозникот ако тоа го бара испраќачот, му доставува на испраќачот потврда за прием на стока, со која се овозможува идентификација на пратката и пристап до податоците содржани во записот на ваков друг документ

Член 5 - Содржина на воздушкиот товарен лист или на потврдата за прием на стока

Воздушкиот товарен лист или потврдата за прием на стока, содржат

- (а) податок за местата на поаѓање и одредиштата,
- (б) ако местата на поаѓање и одредиштата се на територијата на една Земја Страна, со едно или повеќе договорени места за запирање на територијата на друга земја, податок барем за едно вакво место, и
- (ц) податок за тежината на пратката

Член 6 - Документ во врска со природата на стоката

Од испраќачот на стоката може да се бара, доколку е потребно да се исполнат формалностите на царинските, полициските и слични јавни органи, да издаде документ во кој се наведува природата на стоката. Оваа одредба не создава за превозникот должност, обврска или одговорност како резултат на истата.

Член 7 - Опис на воздушен товарен лист

- 1 Воздушкиот товарен го подготвува испраќачот на стоката во три оригиналa

- 2 Првиот дел се обележува "за превозникот", истиот го потпишува испраќачот на стоката Вториот се обележува "за примачот", истиот го потпишуваат испраќачот и превозникот Третиот дел го потпишува превозникот кој истиот го предава на испраќачот по преземањето на стоката
- 3 Потписот на превозникот и оној на испраќачот може да е отпечатен или втиснат
- 4 Ако, по барање на испраќачот, превозникот издаје гоздувши товарен лист се смета дека превозникот, доколку нема доказ за спротивното, истото го направил во име на испраќачот

Член 8 - Документација за повеќе пакети

Кога има повеќе од еден пакет

- (а) превозникот на стоката има право да бара од испраќачот да подготви оделни воздушни товарни листови,
- (б) испраќачот има право да бара од превозникот да издаје посебни потврди за прием на стока, кога се користат други документи наведени во член 4 став 2

Член 9 - Непридржување кон барањата за документација

Непридржување кон одредбите од 4 до 8 не влијае врз постоењето или важењето на договорот за превоз, кој, и покрај тоа, подложи на правилата на оваа Конвенција, вклучувајќи ги и оние кои се однесуваат на ограничувањето на одговорноста

Член 10 - Одговорност за податоците во документацијата

- 1 Испраќачот одговора за точноста на податоците и изјавите кои се однесуваат на стоката, кои самиот ги внесува или кои се внесени во негово име во воздушниот товарен лист или кои тој ги доставува или кои во негово име се доставени до превозникот за да се внесат во потврдата за прием на стока или записот кој се содржи во други документи неведени во став 2 од член 4 Горенаведеното, исто така, се применува во случај кога лицето кое работи во име на испраќачот е исто така и агент на превозникот
- 2 Испраќачот го обештетува превозникот за сите штети кои ги претрпел од него, или од кое било друго лице пред кое превозникот е одговорен, заради неправилност, неточност или нецелосност на податоците и изјавите кои ги дава испраќачот или кои се даваат во негово име
- 3 Согласно одредбите од ставовите 1 и 2 од овој член, превозникот го обештетува испраќачот за сите штети кои ги претрпел од него или од кое било друго лице пред кое испраќачот е одговорен, заради неправилност, неточност или нецелосност на податоците и изјавите кои ги внесува превозникот или кои во негово име се внесуваат во потврдата за прием на стока или во записот кој се содржи во други документи наведени во член 4 став 2

Член 11 - Доказна вредност на документацијата

- 1 Воздушниот товарен лист или потврдата за прием на стока претставува *prima facie* доказ за склучувањето на договорот, за приемот на стоката и за условите на превозот кои се наведени во истите
- 2 Кои било изјави од воздушниот товарен лист или од потврдата за прием на стока кои се однесуваат на тежината, димензиите и пакувањето на стоката, како и оние во врска со бројот на пакетите, претставуваат *prima facie* доказ за наведените, оние кои се однесуваат на количеството, обемот и состојбата не претставуваат доказ против превозникот, освен доколку истите биле, и се тврди во воздушниот товарен лист или во потврдата за прием на стока дека се, проверени од страна на превозникот во присуство на испраќачот, или се однесуваат на очигледната состојба на стоката

Член 12 - Право на располагање со стока

- 1 Согласно неговата одговорност за извршување на сите свои обврски наведени во договорот за превоз, испраќачот има право да располага со стоката со тоа што ја повлекува истата од аеродромот на поагање или одредиштето, или ја запира во текот на патувањето при кое било слетување, или да побара истата да се испорача во одредиштето или во текот на патувањето да се испорача на лице кое не е првично определениот примач, или да бара истата да се врати на аеродромот на поагање Испраќачот не смее да го користи оваа право на располагање на начин со кој се дискримирира превозникот или други испраќачи и мора да ги надомести сите трошоци кои настанале со користењето на ова право
- 2 Ако превозникот не е во можност да ги изврши упатствата на испраќачот, тој мора за ова претходно да го извести испраќачот
- 3 Ако превозникот ги извршува упатствата на испраќачот за располагање со стоката без да се бара изготвување на дел од воздушниот товарен лист или без доставување на потврдата за прием на стока на испраќачот, превозникот е одговорен, без повреда на неговото право на надоместок од испраќачот за каква било штета која тој ја предизвикал со ова на кое било лице кое законски го поседува тој дел од воздушниот товарен лист или од потврдата за прием на стока
- 4 Правото кое му е дадено на испраќачот престанува во моментот кога почнува правото на примачот, согласно член 13 Сепак, ако примачот одбие да ја прими стоката или ако не е достапен испраќачот повторно го презема неговото право на располагање

Член 13 - Испорака на стоката

- 1 Освен кога испраќачот го искористил своето право согласно член 12, примачот, по пристигање на стоката на одредиштето, има право да бара од превозникот да му ја достави стоката по плаќањето на таксите и по исполнување на условите за превоз

- 2 Освен ако поинаку не е договорено, должност на превозникот е да го извести примачот штом ќе пристигне стоката
- 3 Ако превозникот признава загуба на стоката, или ако стоката не пристигнала по истекот на седум дена од денот на којшто требала да пристигне, примачот има право да бара од превозникот исполнување на правата кои произлегуваат од договорот за превоз

Член 14 - Спроведување на правата на испраќачот и примачот

Испраќачот и примачот можат поединечно да бараат спроведување на сите права кои им се дадени со членовите 12 и 13, секој во свое име, било да делуваат во свој интерес или во интерес на друг, под услов дека тој ги извршува обврските кои се наметнати со договорот за превоз

Член 15 - Односи на испраќачот и примачот или меѓусебни односи на трети лица

- 1 Членовите 12, 13 и 14 не влијаат ниту врз меѓусебните односи на испраќачот и примачот, ниту врз меѓусебните односи на трети лица чии права произлегуваат од испраќачот или од примачот
- 2 Од одредбите од членовите 12, 13 и 14 може да се отстапи само со експлицитна одредба наведена во воздушниот товарен лист или во потврдата за прием на стока

Член 16 - Формалности на царината, полицијата и други јавни органи

- 1 Испраќачот мора да достави такви податоци и документи кои се неопходни да се исполнат формалностите на царината, полицијата и на другите јавни органи, пред да се испорача стоката на примачот. Испраќачот одговора пред превозникот за секоја штета која настанала заради отсуство, нецелосност или неправилност на тие податоци или документи, освен ако штетата не настанала поради грешка на превозникот, неговите службеници или агенти
- 2 Превозникот нема обврска да ја проверува точноста или потполноста на тие податоци или документи

ГЛАВА III

Одговорност на превозникот и степенот за надомесување на штета

Член 17 - Смрт или телесна повреда на патници - Оштетување на багаж

- 1 Превозникот е одговорен за штета во случај на смрт или телесна повреда на патник само под услов дека несреќата која предизвикала смрт или телесната повреда настанала во воздухопловот или во текот на операците на влегување или излегување од воздухоплов

- 2 Превозникот е одговорен за штета во случај на уништување, губење, или оштетување на регистриран багаж, само под услов дека настанот кој предизвикал уништување, губење или оштетување се случил во воздухопловот или за време на кој било период во кој регистрираниот багаж бил во надлежност на превозникот Но, превозникот не е одговорен ако и до степен кога оштетувањето настало како резултат на вградена грешка, заради квалитетот или неисправност на багажот Во случајот на нерегистриран багаж, вклучувајќи ги и личните предмети, превозникот е одговорен ако штетата настапала како резултат на негова грешка или на неговите службеници или агенти
- 3 Ако превозникот го признае губењето на регистриран багаж, или ако регистрираниот багаж не пристигнал по истекот на дваесет и еден ден од денот на којшто требал да стигне, патникот има право од превозникот да ги бара правата кои произлегуваат од договорот за превоз
- 4 Освен ако поинаку не е утврдено во оваа Конвенција, под поимот "багаж" се подразбира и регистриран и нерегистриран багаж

Член 18 - Оштетување на стока

- 1 Превозникот е одговорен за штета во случај на уништување губење или оштетување на стока, само под услов дека настанот кој предизвикал штетата се случил за време на превозот по воздушен пат
- 2 Меѓутоа, превозникот не е одговорен ако и до степен до кој тој докаже дека уништувањето, губењето или оштетувањето на стоката настапало како резултат на една или повеќе од наведените причини
 - (а) вграден дефект, квалитет или неисправност на стоката,
 - (б) несоодветно пакување на стоката направено од лице кое не е превозникот ниту негоов службеник односно агент,
 - (ц) војна или вооружен конфликт,
 - (д) дејство на јавен орган извршено во врска со влезот, излезот или транзитот на стоката
- 3 Превоз по воздушен пат во рамките на значењето од став 1 од овој член го опфаќа периодот во којшто стоката е во надлежност на превозникот
- 4 Времето на превозот по воздушен пат не се однесува на кој и да било превоз по сувоземни, морски или внатрешно водени патишта, кој се врши надвор од аеродром Меѓутоа, ако ваквиот превоз се врши во спроведувањето на договор за превоз по воздушен пат, поради товарење, испорака или претовар, секое оштетување се смета, што е предмет на доказ за спротивијото, дека е резултат на настан кој се случил за време на превозот по воздушен пат Ако превозник, без согласност од испраќачот, го замени превозот со друг вид на транспорт, за целиот превоз или дел од

превозот кој согласно договорот помеѓу страните се предвидува да се врши по воздушен пат, овој превоз што се врши со друг вид на транспорт се смета дека е извршен во периодот на превозот по воздушен пат

Член 19 - Доцнење

Превозникот е одговорен за штетата настаната поради доцнење на превозот на патници, багаж или стока по воздушен пат Но, превозникот не е одговорен за штетата настаната поради доцнење, ако докаже дека тој, неговите службеници и агенти ги презеле сите мерки кои реално се бараат за да се избегне штетата или дека било невозможно тој или тие да преземат такви мерки

Член 20 - Ослободување

Ако превозникот докаже дека штетата настанала поради, или дека за нејзиното настанување придонела, немарност или друго незаконско дејствие или пропуст на лицето кое бара обештетување, или лицето од коешто таа или тој ги влече своите права превозникот во целост или делумно се ослободува од одговорност кон барателот до степен до кој оваа немарност или незаконско дејствие или пропуст предизвикале штета или придонеле за истата Во случај на смрт или телесна повреда на патник, обештетувањето го бара друго лице, кое не е патникот, превозникот исто така се ослободува, во целост или делумно, од одговорност до оној степен до кој тој докаже дека штетата настанала поради или за неа придонеле немарноста или грешката или пропустот на тој патник Овој член се применува на сите одредби за одговорност наведени во оваа Конвенција, вклучувајќи го член 21 став 1

Член 21 - Обештетување во случај на смрт или телесна повреда на патници

- 1 За штетите наведени во член 17 став 1 кои не надминуваат 100 000 специјални права на влечење за секој патник, превозникот не може да ја исклучи или ограничи својата одговорност
- 2 Превозникот не е одговорен за штети наведени во член 17 став 1 до степен до кој тие ги надминале за секој патник 100 000 специјални права на влечење, ако превозникот докаже дека
 - (а) таа штета не настанала поради немарност, незаконско дејство или пропуст на превозникот, неговите службеници или агенти, или
 - (б) таа штета настанала само како резултат на немарност, незаконско дејство или пропуст на трето лице

Член 22 - Ограничувања на одговорноста која се однесува на доцнење, багаж и стока

- 1 Во случај на штета која настанала поради доцнење како што е утврдено во член 19 на превозот на патници, одговорноста на превозникот за секој патник се ограничува на 4 150 специјални права на влечење¹¹

- 2 При превозот на багаж, одговорноста на превозникот во случај на уништување, губење, оштетување или доцнење, се ограничува на 1 000 специјални права на влечење за секој патник, освен ако патникот, во време кога регистрираниот багаж бил предаден на превозникот, не направил специјална изјава за барање на испорака на одредиштето и не платил дополнителен износ, ако случајот тоа го бара Во таков случај, превозникот е одговорен да плати износ кој не го надминува по сларирачкот износ, освен ако тој не докаже дека износот е поголем од оној наведен во изјавата на патникот за испорака на одредиште
- 3 При превозот на стока, одговорноста на превозникот во случај на уништување, губење, оштетување или доцнење се ограничува на износ од 17 специјални права на влечење по килограм, освен ако испракачот не направил, при предавањето на пакетот на превозникот, специјална изјава за барање испорака на одредиште и не платил дополнителен износ, доколку тоа случајот го бара Во тој случај, превозникот е должен да плати износ кој не го надминува декларираните, освен ако не докаже дека износот е поголем од оној наведен во изјавата на испракачот за испорака на одредиште
- 4 Во случај на уништување, губење, оштетување или доцнење на дел од стоката, или на кој било предмет кој се содржи во неа, тежината што треба да се зема предвид при утврдувањето на износот до кој се ограничува одговорноста на превозникот претставува само вкупната тежина на односниот пакет или пакети Меѓуга, кога уништувањето, губењето, оштетувањето или доцнењето на дел од стоката, или на предмет кој се содржи во неа, влијае врз вредноста на другите пакети кои се опфатени со истиот воздушен товарен лист, или со истата потврда, јли ако тие не биле издадени, тогаш со истиот запис кој се соджи во други документи наведени во член 4 став 2, вкупната тежина на ваквиот пакет или пакети се зема исто така предвид при утврдувањето на ограничувањето на одговорност
- 5 Претходните одредби од ставовите 1 и 2 од овој член не се применуваат ако се докаже дека штетата е резултат на дејство или пропуст на превозникот, неговите службеници или агенти, направени со намера да се предизвика штета или невнимателност со знаење дека веројатно ќе дојде до штета, под услов, во случај на вакво дејство или пропуст на службеник или агент, да се докаже исто така дека тој службеник или агент работеле во рамките на своите службени овластувања
- 6 Ограничувањата пропишани во член 21 и во овој член нема да го спречат судот, согласно сопствениот законот, и покрај тоа, да донесе одлука за сèвкупните или дел од судските трошоци и другите парнични трошоци на тужителот вклучувајќи ја и каматата Горенаведената одредба не се применува ако износот на одлуката за оштетувањата, со исклучок на судските и другите парнични трошоци, не го надминува износот кој превозникот по писмен пат му го понудил на тужителот во рок од шест месеци од денот на настанувањето на штетата, или пред започнување на процесот, ако истиот е подоцна

Член 23 - Конверзија на парични единици

- 1 Износите споменати во однос на специјално право на влечење во оваа Конвенција се смета дека се однесуваат на специјалното право на влечење утврдено од страна на Меѓународниот монетарен фонд Конверзијата на износите во национални валути, во случај на судски постапки, се прави согласно вредноста на тие валути во однос на специјалното право на влечење на датумот на пресудата Вредноста на националната валута, во однос на специјалното право на влечење на Земја Страна која е членка на Меѓународниот монетарен фонд, се пресметува согласно методата за проценка која се применува од страна на Меѓународниот монетарен фонд, и која е важечка на денот на пресудата, за нејзините банкарски работи и трансакции Вредноста на една национална валута во однос на специјалното право на влечење на Земја Страна која не е членка на Меѓународниот монетарен фонд, се пресметува на начин утврден од страна на таа земја
- 2 Меѓутоа, оние земји кои не се членки на Меѓународниот монетарен фонд и чиишто закони не дозволуваат примена на одредбите од став 1 на овој член, во времето на ратификација или пристапување или во кое било време потоа, можат да се изјаснат дека ограничувањето на одговорноста на превозникот пропишана во член 21 се утврдува на износ од 1 500 000 парични единици по патник во судска постапка на нивните територии, 62 500 парични единици по патник согласно член 22 став 1, 15 000 парични единици по патник согласно член 22 став 2, и 250 парични единици по килограм согласно член 22 став 3 Оваа парична единица одговара на шеесет и петипол милиграми злато со илјадита чистота на злато од девет стотини Овие износи можат да се претворат во односната национална валута во заокружени цифри Конверзијата на овие износи во национална валута се прави согласно законот на односната земја
- 3 Пресметката спомената во последната реченица од став 1 на овој член и методата за конверзија од став 2 на овој член, се прават на начин со кој се изразува во националната валута на Земјата Страна, онолку колку што е можно, истата реалија вредност на износите од членовите 21 и 22 како што би се појавила со примената на првите три реченици од став 1 на овој член Земјите Страни го доставуваат до депозитарот начинот на пресметување согласно став 1 на овој член, или резултатот од конверзијата од став 2 на овој член, во зависност од случајот, при депонирањето на инструмент за ратификација, прифаќање, одобрување или пристапување на оваа Конвенција и секогаш кога има промена во било кое од нив

Член 24 - Ревизија на ограничувањата

- 1 Без штета по одредбите од член 25 на оваа Конвенција и што претставува предмет на став 2 подолу, ограничувањата на одговорноста пропишани во членовите 21, 22 и 23 се ревидираат од страна на депозитарот во интервал од пет години, при што првата таква ревизија се врши на крајот од петтата година по денот на влегувањето во сила на оваа Конвенција, или ако Конвенцијата не влезе во сила во рок од пет години од денот кога таа се

отвора за потпишување, во рок од првата година од нејзиното влегување во сила, со тоа што се зема предвид факторот на инфлација кој одговара на акумулираната стапка на инфлација од претходната ревизија или во првиот случај од денот на влегувањето во сила на Конвенцијата Проценката на стапката на инфлација која треба да се користи при утврдувањето на факторот на инфлација претставува измерениот просек на годишните стапки на зголемување или намалување на индексите на цените на производите за широка потрошувачка на земјите чиишто валути го сочинуваат специјалното право на влечење споменато во член 23 став 1

- 2 Ако со ревизијата наведена во претходниот став се утврди дека факторот на инфлација е повисок од 10 насто, депозитарот ги известува Земјите Страни за ревизија на ограничувањата на одговорноста Секоја таква ревизија влегува во сила шест месеци по известување на Земјите страни за истата. Ако во рок од три месеци по известувањето на Земјите Страни за истата, поголем дел од Земјите Страни пријават нивно неодобрување, ревизијата нема да влезе во сила, а депозитарот го изложува предметот на состанок на Земјите Страни. Депозитарот веднаш ги известува сите Земји Страни за влегувањето во сила на која било ревизија.
- 3 Без оглед на наведеното во став 1 на овој член, постапката наведена во став 2 на овој член, се применува во секое време, под услов една третина од Земјите Страни да изразат желба за тоа и под услов дека факторот на инфлација споменат во став 1 надминат 30 проценти од претходната ревизија или од денот на влегување во сила на оваа Конвенција, ако немало претходна ревизија. Последователни ревизии со користење на постапката описана во став 1 на овој член се вршат во интервал од пет години, почнувајќи од крајот на петтата година по денот на ревизиите наведени во овој став.

Член 25 - Договорна одредба за ограничувањата

Превозник може да договори дека договорот за превоз подлежи на повисоки ограничувања на одговорноста од оние кои се предвидени во оваа Конвенција или на никакви ограничувања на одговорноста од каков било вид.

Член 26 - Неважност на договорните одредби

Секоја одредба која има за цел да го ослободи превозникот од одговорност или да утврди пониска граница од онаа која наведена во Конвенцијата, е ништовна и неважечка, но ништовноста на која било ваква одредба не вклучува и ништовност на целиот договор кој и понатаму подлежи на одредбите на оваа Конвенција.

Член 27 - Слобода за склучување на договори

Со ништо што е содржано во оваа Конвенција не се спречува превозникот да одбие да склучи каков било договор за превоз, да се откаже од какви било заштити кои што стојат на располагање согласно Конвенцијата, или да постави услови кои не се во спротивност со одредбите на оваа Конвенција.

Член 28 - Аванси

Во случај на авионски несреќи кои резултираат со смрт или телесни повреди на патници, превозникот, ако тоа се бара согласно неговиот националнен закон, веднаш исплаќа аванси на физичко лице или лица кои имаат право да бараат обештетување, со цел да се исполнат првичните економски потреби на овие лица. Ваквите авански плаќања не претставуваат признавање на одговорноста и истите можат да се иребијат од кои било износи кои превозникот последователно ги плаќа како обештетувања.

Член 29 - Основа за побарувања

При превозот на патници, багаж и стока, која било тужба за надоместување на штета, врз која било основа, согласно оваа Конвенција или договор или недозволено дејствие или на друг начин, може да се поднесе зависно од условите и оние ограничувања на одговорноста кои се утврдени во оваа Конвенција, без штета по прашањето кои се лицата кои имаат право да поднесат тужба и кои се нивните права. Во секоја ваква постапка, казнени, примерни или кои било други ненадоместиви оштети не се надоместуваат.

Член 30 - Службеници, агенти - вкупен збир на побарувања

- 1 Ако се покрене тужба против службеник или агент на превозникот за надоместување на штета на којашто се однесува Конвенцијата, тој службеник или агент, ако докажат дека постапувале во рамките на своите службени овластувања, имаат право да ги користат условите и ограничувањата на одговорноста на кои и самиот превозник има право да се повика согласно оваа Конвенција.
- 2 Вкупниот збир на износите кои треба да се наплати од страна на превозникот, неговите службеници и агенти, во тој случај, нема да ги надмине наведените ограничувања.
- 3 Но, што се однесува на превозот на стоки, одредбите наведени во ставовите 1 и 2 на овој член нема да се применуваат ако се докаже дека штетата настанала како резултат на дејство или пропуст на службеникот или агентот, направени со намера да се предизвика штета или невнимание со знаење дека веројатно ќе се предизвика штета.

Член 31 - Благовремено поднесување на приговори

- 1 Приемот од страна на лицето кое има право на испорака на испорака на регистриран багаж или стока без приговор претставува *prima facie* доказ дека истото е испорачано во добра состојба и согласно документот за превоз или записот кој се содржи во други документи што е наведено во член 3 став 2 и член 4 став 2.
- 2 Во случај на штета, лицето кое има право на испорака мора да поднесе приговор до превозникот веднаш по откривањето на штетата и најдоцна во рок од седум дена од денот на приемот, кога се работи за регистриран

багаж и четиринаесет дена од денот на приемот кога се работи за стока Во случај на доцнење, приговорот мора да се поднесе најдоцна во рок од дваесет и еден ден од денот на кој багажот или стоката му/и биле ставени на располагање

- 3 Секој приговор мора да се поднесе во писмена форма и да се предаде или испрати во гореспоменатите рокови
- 4 Ако во гореспоменатите рокови не се поднесе приговор, не се поднесува тужба против превозникот, освен во случајот кога се работи за измама од негова страна

Член 32 - Смрт на одговорно лице

Во случај на смрт на одговорно лице, се дозволува да се поднесе тужба за надоместување на штета согласно условите на оваа Конвенција против оние кои правно го застапуваат неговиот или нејзиниот имот

Член 33 - Судска надлежност

- 1 Тужба за надоместување на штета мора да се поднесе, по избор на тужителот, на територијата на една од Земјите Страни, било до домицилниот суд на превозникот или во местото кадешто се наоѓа неговото деловно седиште, или онаму каде има деловна канцеларија преку која бил направен договорот или до судот во местото на одредиштето
- 2 Што се однесува до штета која настанала како последица на смрт или телесна повреда на патник, тужба за надоместување на штета може да се поднесе до еден од судовите споменати во став 1 на овој член, или на територијата на Земја Страна во којашто во времето на несреќата патникот има главен и постојан престој до/од кое превозникот врши превоз на патници по воздушен пат, било со сопствен воздухоплов или со воздухоплов на друг превозник, согласно комерцијален договор, и во кое превозникот ја врши својата дејност за превоз на патници по воздушен пат во простории кои се изнајмени од или се во сопственост на самиот превозник или на друг превозник со кој го склучил комерцијален договор
- 3 За целите на став 2,
 - (а) под поимот "комерцијален договор" се подразбира договор, поинаков од агенцијски договор, склучен помеѓу превозници и се однесува на обезбедување на нивните заеднички услуги за превоз на патници по воздушен пат
 - (б) под поимот "главен и постојан престој" се подразбира фиксираниот и постојан престој на патникот во времето на несреќата Државјанството на патникот не претставува определувачки фактор што се однесува до ова
- 4 Прашањата на постапката се регулираат со законот на судот кој е надлежен за случајот

Член 34 - Арбитраж

- 1 Согласно одредбите на овој член, страните на договорот за превоз на стока можат да ќе договорат кој било спор во врска со одговорноста на превозникот согласно оваа Конвенција да се решава со арбитража. Ваквиот договор се прави во писмена форма.
- 2 Арбитражната постапка, по избор на тужителот, се води во еден од надлежните судови наведени во член 33.
- 3 Арбитерот или арбитражниот суд ги применува одредбите на оваа Конвенција.
- 4 Одредбите од став 2 и 3 од овој член се сметаат дека претставуваат дел од секоја арбитражна клаузула или спогодба и секој услов од ваква клаузула кој не е во согласност со истите е иштовор и неважечки.

Член 35 - Ограницување на постапките

- 1 Правото за надоместување на штета застарува ако во рок од две години не се поднесе тужба, сметано од денот на пристигнување на одредиштето, или од денот на кој воздухопловот требал да пристигне, или од денот на кој превозот запрел.
- 2 Начинот на пресметување на периодот се утврдува со законот на судот кој е надлежен за случајот.

Член 36 - Сукцесивен превоз

- 1 Во случај кога превозот треба да го извршат различни сукцесивни превозници и кога тој превоз е опфатен со дефиницијата наведена во член 1 став 3, секој превозник кој прифаќа патници, багаж или стока, подлежи на правилата утврдени во оваа Конвенција и се смета дека е една од страните на договорот за превоз до степен до кој договорот се однесува на оној дел од превозот кој се врши под негов надзор.
- 2 Во случај на ваков превоз, патникот или кое било лице кое има право на надоместок што се однесува до него/неа може да поднесе тужба само против превозникот кој го вршел превозот за време на кој се случила несреќата или доцнењето, освен во случај кога, со експресен договор, првиот превозник ја презема одговорноста за сезкупното датување.
- 3 Што се однесува на багаж и стока, патникот или испраќачот имаат право да поднесат тужба против првиот превозник, а патникот или примачот кој е овластен да ја прими стоката имаат право да поднесат тужба против последниот превозник и, исто така, секој може да поднесе тужба против превозникот кој го вршел превозот за кое време дошло до уништување, губење, оштетување или доцнење. Овие превозници се солидарно одговорни пред патникот, испраќачот или примачот на стоката.

Член 37 - Право да се бара наплатата од трети лица

Со ништо од оваа Конвенција не се преудицира прашањето дали едно лице кое е обврзано за надоместување на штета согласно нејзините одредби има право да бара наплатата од кое било друго лице.

ГЛАВА IV

Комбиниран превоз

Член 38 - Комбиниран превоз

- 1 Во случај на комбиниран превоз кој делумно се врши по воздушен пат, а делумно со кој било друг вид на превоз, одредбите на оваа Конвенција, согласно член 18 став 4, се применуваат само за превоз по воздушен пат, под услов дека превозот по воздушен пат е опфатен во условите на член 1

- 2 Со ништо од оваа Конвенција не се спречуваат страните во случај на комбиниран превоз да внесат во документот за превоз по воздушен пат услови кои се однесуваат на другите видови на превоз, под услов дека тие се придржуваат кон одредбите од оваа Конвенција во врска со превозот по воздушен пат

ГЛАВА V

Превоз по воздушен пат кој го врши лице које не е договорениот превозник

Член 39 - Договорен превозник - Вистински превозник

Одредбите на оваа Глава се применуваат кога лице (во понатамошниот текст "договорниот превозник"), како главен склучува договор за превоз кој се регулира со оваа Конвенција, со патник или испраќач или со лице кое работи во корист на патникот или испраќачот, и друго лице (во понатамошниот текст "вистински превозник"), врз основа на овластување од договорниот превозник, го врши севкупниот или дел од превозот, но во однос на ваквиот дел не претставува сукцесивен превозник во рамките на значењето од оваа Конвенција. Ова овластување се претпоставува дека е вистинито во отсуство на доказ за спротивното.

Член 40 - Поединечна одговорност на договорниот и вистинскиот превозник

Ако вистински превозник го врши севкупниот или дел од превозот кој согласно договорот наведен во член 39 се уредува со оваа Конвенција, и договорниот превозник и вистинскиот превозник, освен ако поинаку не е предвидено во оваа Глава, подлежат на правилата на оваа Конвенција, и тоа првиот за севкупниот превоз кој е опфатен во договорот, а вториот само за превозот кој тој го врши.

Член 41 - Заедничка одговорност

- 1 Дејствијата и пропустите на вистинскиот превозник и на неговите службеници и агенти кои работат во рамките на своите службени овластувања, во врска со превозот кој го врши вистинскиот превозник, се смета дека се исто така за дејствија и грешки на договорниот превозник.

- 2 Дејствијата и пропустите на договорниот превозник и на неговите службеници и агенти кои работат во рамките на своите службени овластувања, во врска со превозот кој го врши вистинскиот превозник, исто така се смета дека се дејствија и грешки на вистинскиот превозник Сепак, иако вакво дејствие или пропуст не го обврзува вистинскиот превозник на одговорност што ги надминува износите утврдени во членовите 21, 22, 23 и 24. Каков бил посебен договор според кој договорниот превозник ги

презема обврските кои не се наметнати со оваа Конвенција или кое било откажување од права или заштита дадени со оваа Конвенција односно која било посебна изјава за интерес за испорака на одредиште наведена во член 22, нема да влијаат врз вистинскиот превозник, освен ако самиот не се согласил на тоа.

Член 42 - Упатување на тужби и упатства

Секоја тужба која треба да се достави или упатство кое треба да се даде согласно оваа Конвенција до превозникот го имаат истиот ефект без разлика дали се упатени до договорниот превозник или до вистинскот превозник. Но, упатствата наведени во член 12 се важечки само ако се упатени до договорниот превозник.

Член 43 - Службеници и агенти

Што се однесува до превозот извршен од страна на вистинскиот превозник, секој службеник или агент на тој превозник или на договорниот превозник, ако тие докажат дека работеле во рамките на своите службени должности, имаат право да се користат со условите и ограничувањата на одговорноста кои се применуваат согласно оваа Конвенција на превозникот чиишто службеник или агент се, освен ако не се докаже дека работеле на начин кој спречува повикување на ограничувањата на одговорноста согласно оваа Конвенција.

Член 44 - Вкупен збир на обештетувања

Што се однесува до превозот извршен од страна на вистинскиот превозник, вкупниот збир на износите кои треба да ги надомести тој превозник и договорниот превозник, нема да биде поголем од највисокиот износ кој може да се пресуди како против договорниот превозник така и против вистинскиот, согласно оваа Конвенција, но ипак од споменатите лица не одговара за износ кој го надминува ограничувањето применливо за тоа лице.

Член 45 - Упатување на тужби

Што се однесува до превозот извршен од страна на вистинскиот превозник, може да се поднесе тужба за надоместување на штета, по избор на тужителот, против тој превозник или договорниот превозник, или против обајцата заедно или посебно.

Ако тужбата се поднесува само против едниот од превозниците, тој превозник има право да бара од другиот превозник да се придружи во постапката, при што постапката и пресудите се уредуваат со законот на судот надлежен за случајот.

Член 46 - Дополнителна судска надлежност

Која било тужба за надоместување на штета наведено во член 45 мора да се поднесе, по избор на тужителот, на територијата на една од Земјите Страни, било до суд до кој може да се поднесе тужба против договорниот превозник, како е предвидено во член 33, било до судот кој има судска надлежност во местото кадешто е сместено домицилното или главното деловно седиште на вистионскиот превозник.

Член 47 - Неважност на договорните одредби

Која било договорна одредба која има за цел да го ослободи договорниот или вистинскиот превозник од одговорноста од оваа Глава или да

одреди пониско ограничување од она што се применува согласно оваа Глава, се смета за ништовна и неважечка, но ништовноста на која било ваква одредба не вклучува ништовност на целиот договор, кој останува предмет на одредбите од оваа Глава

Член 48 - Взаемни односи на договорниот и вистинскиот превозник

Со исклучок на предвиденото во член 45, ништо од оваа Глава не влијае врз меѓусебните права и обврски на превозниците, вклучувајќи го и правото на надоместување или обештетување

ГЛАВА VI

Други одредби

Член 49 - Задолжителна примена

Секоја клаузула содржана во договорот за превоз и сите посебни договори влезени во сила пред да се случи штетата со кој страните планираат да ги прекршат правилата од оваа Конвеција било преку одлука кој закон треба да се применува или преку измена на правилата за судска надлежност, се сметаат за ништовни и неважечки

Член 50 - Осигурување

Земјите Страни бараат од нивните превозници да обезбедат соодветно осигурување кое ја покрива нивната одговорност согласно оваа Конвенција Земјата Страна во која превозник работи може да бара од него да достави доказ дека тој има соодветно осигурување кое ја покрива неговата одговорност согласно оваа Конвенција

Член 51 - Превоз извршен во вонредни околности

Одредбите од членовите 3 до 5, 7 и 8 кои се однесуваат на документацијата за превоз нема да се применуваат во случај на превоз извршен во вонредни околности кон се вон нормалниот обем на дејноста на превозникот

Член 52 - Дефинирање на денови

Под поимот "денови" кога се користи во оваа Конвенција, се подразбираат календарски денови, а не работни

ГЛАВА VII

Завршни одредби

Член 53 - Потпишување, ратификација и влегување во сила

- 1 Оваа Конвенција е отворена за потпишување во Монреал на 28 мај 1999 година, од страна на земјите учеснички на Меѓународната конференција за воздухопловно право, одржана од 10 до 28 мај 1999 година. По 28 мај 1999 година, Конвенцијата за сите земји е отворена за потпишување во седиштето на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство во Монреал, се до нејзиното влегување во сила согласно став 6 од овој член

- 2 Оваа Конвенција на сличен начин е отворена за потпишување од страна на Организациите за регионална економска интеграција. За целите на оваа Конвенција, под поимот "Организација за регионална економска интеграција" се подразбира која било организација која е конституирана од суверени земји на даден регион, кој се надлежи за одредени прашања

уредени во оваа Конвенција и која е уредно овластена да ја потпише, ратификува, одобри или пристапи кон оваа Конвенција Референцата "Земја Страна" или "Земји Страни" во оваа Конвенција, на поинаков начин отколку во член 1 став 2, член 3 став 1(а), член 5 став (б), членови 23, 33, 46 и член 57 став (б), се однесува подеднакво и на Организација за регионална економска интеграција За целите на член 24, поимите "поготем дел на Земјите Страни" и "една-третина од Земјите Страни" не се однесуваат на Организација за регионална економска интеграција

- 3 Оваа Конвенција подлежи на ратификација од страна на земји и на Организации за регионална економска интеграција кои ја потпишале истата
- 4 Која било земја или Организација за регионална економска интеграција која не ја потпишува оваа Конвенција, може истата да ја прифати, одобри или да и пристапи во секое време
- 5 Инструментите за ратификација, прифаќање, одобрување или пристапување се депонираат кај Меѓународната организација за цивилно воздухопловство, која со оваа Конвенција е определена како депозитар
- 6 Оваа Конвенција влегува во сила за земјите кои депонирале ваков инструмент на шеесеттиот ден од денот на депонирање кај депозитарот на триесеттиот инструмент за ратификација, прифаќање, одобрување или пристапување Инструмент кој е депониран од страна на Организација за регионална економска интеграција не се брои за целите на овој став
- 7 За други земји и други Организации за регионална економска интеграција, оваа Конвенција влегува во сила шеесет дена од денот на депонирање на инструментот за ратификација, прифаќање, одобрување или пристапување
- 8 Депозитарот веднаш ги известува сите потписници и Земји Страни за
 - (а) секое потпишување на оваа Конвенција и датумот на истото,
 - (б) секое депонирање на инструмент за ратификација, прифаќање, одобрување или пристапување и датумот на истиот,
 - (ц) денот на влегување во сила на оваа Конвенција,
 - (д) денот на влегување во сила на секоја ревизија на ограничувањата на одговорноста утврдени согласно оваа Конвенција,
 - (е) секое откажување согласно член 54

Член 54 - Откажување

- 1 Секоја Земја Страна може да се откаже од оваа Конвенција со писмено известување до депозитарот
- 2 Откажувањето влегува во сила на сто и осумдесетиот ден од денот кога депозитарот го примил известувањето

**Член 55 - Однос со други инструменти
на Варшавската Конвенција**

Оваа Конвенција преовладува над сите правила кои се применуваат на меѓународниот превоз по воздушен пат

- 1 помеѓу Земји Страни на оваа Конвенција врз основа на оние земји кои што се вообичаено Страни на
 - (а) Конвенцијата за изедначување на некои ѕравила во врска со меѓународниот превоз по воздушен пат, потпишана во Варшава на 12 октомври 1929 година, (во понатамошниот текст Варшавска Конвенција),
 - (б) Протоколот за измена и додолнување на Конвенцијата за изедначување на некои ѕравила во врска со меѓународниот превоз по воздушен пат, потпишана на 12 октомври 1929 година, а составен во Хаг на 28 септември 1955 година, (во понатамошниот текст Хашки Протокол),
 - (ц) Конвенцијата, Додолнување на Варшавската Конвенција за изедначување на некои ѕравила во врска со меѓународниот превоз по воздушен пат кој го врши лице кое не е договорниот превозник, потпишана во Гвадалахара на 18 септември 1961 година, (во понатамошниот текст Гвадалахарска конвенција),
 - (д) Протоколот за измена и додолнување на Конвенцијата за изедначување на некои ѕравила во врска со меѓународниот превоз по воздушен пат, потпишана во Варшава на 12 октомври 1929 година, со измените на Протоколот сосоставен во Хаг на 28 септември 1955 година, потписан во Гватемала Сити на 8 март 1971 година, (во понатамошниот текст Гватемалски протокол),
 - (е) Дополнителен Протокол бр 1 до 3 и Монреалски протокол бр 4 со кој се изменува и дополнува Варшавската Конвенција, изменета и дополнета со Хашкиот протокол или Варшавската конвенција, изменета и дополнета со Хашкиот протокол и Гватемалскиот протокол, потпишани во Монреал на 25 септември 1975 година, (во понатамошниот текст Монреалски протокол), или
- 2 на територијата на една Земја Страна на оваа Конвенција врз основа на тоа дека таа земја е страна на еден или повеќе инструменти наведени во горните подставови од (а) до (е)

Член 56 - Земји со повеќе правни системи

- 1 Ако една земја има две или повеќе територијални единици во кои се применуваат различни правни системи во врска со прашања опфатени со оваа Конвенција, таа може во време на потпишување, ратификација, прифаќање, одобрување или пристапување да изјави дека оваа Конвенција се проширува на сите нејзини територијални единици или само на една или повеќе од нив и може да ја измени оваа изјава со поднесување на друга изјава во секое време
- 2 За секоја ваква изјава се известува депозитарот и во истата тековниот број се наведуваат територијалните единици на кои се применува Конвенцијата

3 Што се однесува на Земја Страна, која дала ваква изјава

- (а) под поимот наведен во член 23 - "националната валута" се подразбира дека се однесува на валутата на односната територијална единица на таа земја, и
- (б) под поимот наведен во член 28 - "домашен закон" се подразбира дека истиот се однесува на законот на односната територијална единица на таа земја

Член 57 - Резерви

На оваа Конвенција не може да се ставаат резерви, освен дека Земја Страна може, во секое време, да изјави со известување до депозитарот дека оваа Конвенција нема да се применува на

- (а) меѓународен превоз по воздушен пат кој се врши директно од страна на таа Земја Страна за некомерцијални цели, а во врска со нејзините функции и обврски како суверена земја, и/или
- (б) превозот на лица, стока и багаж за потреби на нејзините воени органи, кој се врши со воздухоплови кои се регистрирани во, или закупени од, таа Земја Страна и чии севкупен капацитет бил резервиран од или во име на тие органи

КАКО ПОТВРДА НА • ГОРЕНДАВЕДЕНОТО, долупотпишаните ополномоштени уредно овластени ја потпишаа оваа Конвенција

Составено во Монреал на 28от ден од месец мај во годината една илјада девет стотини деведесет и деветта, на англиски, арапски, кинески, француски, руски и шпански јазик и сите текстови се подеднакво автентични Оваа Конвенција останува депонирана во архивата на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство, а нејзините заверени копии депозитарот ги испрака до сите Земји Страни на оваа Конвенција, како и до сите Земји Страни на Варшавската конвенција, Хашкиот протокол, Гвадалахарска конвенција, Гватемалскиот протокол и Монреалските протоколи

Член 3

Согласно со членот 57 (б) од Конвенцијата за изедначување на некои правила за меѓународниот превоз по воздушен пат, Република Македонија става резерва која гласи

"Република Македонија нема да ја применува Конвенцијата за изедначување на некои правила за меѓународниот превоз по воздушен пат, во случаите кога превозот на лица, стока и багаж, кој се извршува за потребите на нејзините воени органи, се врши со воздухоплови кои се регистрирани во, или закупени од таа земја членка и чиј севкупен капацитет бил резервиран од или во име на тие органи "

Член 4

Овој закон влегува во сила осмиот ден од денот на објавувањето во "Службен весник на Република Македонија"

Издавач ЈАВНО ПРЕТПРИЈАТИЕ

СЛУЖБЕН ВЕСНИК НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА со целосна одговорност

– Скопје бул Партизански одреди" бр 29

Директор и одговорен уредник **Марија Лельохин**

Телефони 129-036, 117-460 Телефакс 112-267. Пошт фах 51.

Жиро сметка 40100-603-12498 ЕДБ – 4030987108771 Депозитор – Комерцијална банка, АД – Скопје
‘Печат НИП „Нова Македонија“ – АД – Скопје