

# **ЗАКОН**

## **О ПОТВРЂИВАЊУ КОНВЕНЦИЈЕ О ОБЈЕДИЊАВАЊУ ИЗВЕСНИХ ПРАВИЛА ЗА МЕЂУНАРОДНИ ПРЕВОЗ ВАЗДУШНИМ ПУТЕМ**

### **Члан 1.**

Потврђује се Конвенција о обједињавању извесних правила за међународни превоз ваздушним путем која је сачињена у Монтреалу 28. маја 1999. године, у оригиналу на енглеском, арапском, кинеском, француском, руском и шпанском језику.

### **Члан 2.**

Текст Конвенције о обједињавању извесних правила за међународни превоз ваздушним путем, у оригиналу на енглеском језику и у преводу на српски језик 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 to International Carriage by Air signed in Warsaw on 12 October 1929, hereinafter referred to as the "Warsaw Convention", and other related instruments to the harmonization of private international air law;

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

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

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

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

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

## **CHAPTER I**

### **General provisions**

#### **Article 1**

##### **Scope of application**

1. This Convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking.
2. For the purposes of this Convention, the expression international carriage means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two States Parties, or within the territory of a single State Party if there is an agreed stopping place within the territory of another State, even if that State is not a State Party. Carriage between two points within the territory of a single State Party without an agreed stopping place within the territory of another State is not international carriage for the purposes of this Convention.
3. Carriage to be performed by several successive carriers is deemed, for the purposes of this Convention, to be one undivided carriage if it has been regarded by the parties as a single operation, whether it has been agreed upon under the form of a single contract or of a series of contracts, and it does not lose its international character merely because one contract or a series of contracts is to be performed entirely within the territory of the same State.
4. This Convention applies also to carriage as set out in Chapter V, subject to the terms contained therein.

#### **Article 2**

##### **Carriage performed by State and carriage of postal items**

1. This Convention applies to carriage performed by the State or by legally constituted 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 interests of another, provided that it carries out the obligations imposed by the contract of carriage.

## **Article 15**

### **Relations of consignor and consignee or mutual relations of third parties**

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

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

### **Article 16**

#### **Formalities of customs, police or other public authorities**

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

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

## **CHAPTER III**

### **Liability of the carrier and extent of compensation for damage**

#### **Article 17**

##### **Death and injury of passengers - damage to baggage**

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

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

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

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

#### **Article 18**

##### **Damage to cargo**

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

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

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

(b) defective packing of that cargo performed by a person other than the carrier or its servants or agents;

(c) an act of war or an armed conflict;

(d) an act of public authority carried out in connection with the entry, exit or transit of the cargo.

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

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

## **Article 19**

### **Delay**

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

## **Article 20**

### **Exoneration**

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

## **Article 21**

### **Compensation in case of death or injury of passengers**

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

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

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

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

## **Article 22**

### **Limits of liability in relation to delay, baggage and cargo**

1. In the case of damage caused by delay as specified in Article 19 in the carriage of persons, the liability of the carrier for each passenger is limited to 4150 Special Drawing Rights.
2. In the carriage of baggage, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to 1000 Special Drawing Rights for each passenger unless the passenger has made, at the time when the checked baggage was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the passenger's actual interest in delivery at 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 kilogram, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the consignor's actual interest in delivery at destination.
4. In the case of destruction, loss, damage or delay of part of the cargo, or of any object contained therein, the weight to be taken into consideration in determining the amount to which the carrier's liability is limited shall be only the total weight of the package or packages concerned. Nevertheless, when the destruction, loss, damage or delay of a part of the cargo, or of an object contained therein, affects the value of other packages covered by the same air waybill, or the same receipt or, if they were not issued, by the same record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4, the total weight of such package or packages shall also be taken into consideration in determining the limit of liability.
5. The foregoing provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, its servants or agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result; provided that, in the case of such act or omission of a servant or agent, it is also proved that such servant or agent was acting within the scope of its employment.
6. The limits prescribed in Article 21 and in this Article shall not prevent the court 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 1500000 monetary units per passenger in judicial proceedings in their territories; 62500 monetary units per passenger with respect to paragraph 1 of Article 22; 15000 monetary units per passenger with respect to paragraph 2 of Article 22; and 250 monetary units per kilogram with respect to paragraph 3 of Article 22. This monetary unit corresponds to 65,5 milligrams of gold of 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. State Parties shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1 of this Article, or the result of the conversion in paragraph 2 of this Article as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

## **Article 24**

### **Review of limits**

1. Without prejudice to the provisions of Article 25 of this Convention and subject to paragraph 2 below, the limits of liability prescribed in Articles 21, 22 and 23 shall be reviewed by the Depositary at five-year intervals, the first such review to take place at the end of the fifth year following the date of entry into force of this Convention, or if the Convention does not enter into force within five years of the date it is first open for signature, within the first year of its entry into force, by reference to an inflation factor which corresponds to the accumulated rate of inflation since the previous revision or in the first instance since the date of entry into force of the Convention. The measure 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 14 days from the date of receipt in the case of cargo. In the case of delay, the complaint must be made at the latest within 21 days from the date on which the baggage or cargo have been placed at his or her disposal.
3. Every complaint must be made in writing and given or dispatched within the times aforesaid.
4. If no complaint is made within the times aforesaid, no action shall lie against the carrier, save in the case of fraud on its part.

### **Article 32**

#### **Death of person liable**

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

### **Article 33**

#### **Jurisdiction**

1. An action for damages must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the States Parties, either before the court of the domicile of the carrier or of its principal place of business, or where it has a place of business through which the contract has been made or before the court at the place of destination.
2. In respect of damage resulting from the death or injury of a passenger, an action may be brought before one of the courts mentioned in paragraph 1 of this Article, or in the territory of a State Party in which at the time of the accident the passenger has his or her principal and permanent residence and to or from which the carrier operates services for the carriage of passengers by air, either on its own aircraft, or

on another carrier's aircraft pursuant to a commercial agreement, and in which that carrier conducts its business of carriage of passengers by air from premises leased or owned by the carrier itself or by another carrier with which it has a commercial agreement.

3. For the purposes of paragraph 2,

(a) "commercial agreement" means an agreement, other than an agency agreement, made between carriers and relating to the provision of their joint services for carriage of passengers by air;

(b) "principal and permanent residence" means the one fixed and permanent abode of the passenger at the time of the accident. The nationality of the passenger shall not be the determining factor in this regard.

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

### **Article 34**

#### **Arbitration**

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

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

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

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

### **Article 35**

#### **Limitation of actions**

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

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

### **Article 36**

#### **Successive carriage**

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

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

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

#### **Article 37**

##### **Right of recourse against third parties**

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

### **CHAPTER IV**

#### **Combined carriage**

##### **Article 38**

##### **Combined carriage**

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

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

### **CHAPTER V**

#### **Carriage by air performed by a person other than the contracting carrier**

##### **Article 39**

##### **Contracting carrier actual carrier**

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

##### **Article 40**

##### **Respective liability of contracting and actual carriers**

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

## **Article 41**

### **Mutual liability**

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

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

## **Article 42**

### **Addressee of complaints and instructions**

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

## **Article 43**

### **Servants and agents**

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

## **Article 44**

### **Aggregation of damages**

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

## **Article 45**

### **Addressee of claims**

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

## **Article 46**

### **Additional jurisdiction**

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

## **Article 47**

### **Invalidity of contractual provisions**

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

## **Article 48**

### **Mutual relations of contracting and actual carriers**

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

## **CHAPTER VI**

### **Other provisions**

## **Article 49**

### **Mandatory application**

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

## **Article 50**

### **Insurance**

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

## **Article 51**

### **Carriage Performed in Extraordinary Circumstances**

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

## **Article 52**

### **Definition of days**

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

## **CHAPTER VII**

### **Final clauses**

## **Article 53**

### **Signature, ratification and entry into force**

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

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

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

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

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

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

7. For other States and for other Regional Economic Integration Organisations, this Convention shall take effect 60 days following the date of deposit of the instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

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

- (a) each signature of this Convention and date thereof;
- (b) each deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession and date thereof;
- (c) the date of entry into force of this Convention;



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

(e) any denunciation under Article 54.

#### **Article 54**

##### **Denunciation**

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

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

#### **Article 55**

##### **Relationship with other Warsaw Convention Instruments**

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

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

(a) the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 (hereinafter called the "Warsaw Convention");

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

(c) the Convention, Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier, signed at Guadalajara on 18 September 1961 (hereinafter called the Guadalajara Convention);

(d) the Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955 signed at Guatemala City on 8 March 1971 (hereinafter called the Guatemala City Protocol);

(e) Additional Protocol Nos 1 to 3 and Montreal Protocol No 4 to amend the Warsaw Convention as amended by The Hague Protocol or the Warsaw Convention as amended by both The Hague Protocol and the Guatemala City Protocol signed at Montreal on 25 September 1975 (hereinafter called the Montreal Protocols); or

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

#### **Article 56**

##### **States with more than one system of law**

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

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

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

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

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

## **Article 57**

### **Reservations**

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

(a) international carriage by air performed and operated directly by that State Party for 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 О ОБЈЕДИЊАВАЊУ ИЗВЕСНИХ ПРАВИЛА ЗА МЕЋУНАРОДНИ ПРЕВОЗ ВАЗДУШНИМ ПУТЕМ**

### **ДРЖАВЕ УГОВОРНИЦЕ ОВЕ КОНВЕНЦИЈЕ**

УОЧАВАЈУЋИ значајан допринос Конвенције о обједињавању извесних правила за међународни превоз ваздушним путем, потписане у Варшави 12. октобра 1929. године (у даљем тексту: "Варшавска конвенција"), и других сродних инструмената хармонизацији приватног међународног ваздухопловног права;

УОЧАВАЈУЋИ потребу за хармонизацијом и консолидовањем Варшавске конвенције и сродних инструмената;

УОЧАВАЈУЋИ значај обезбеђивања заштите интереса корисника међународног превоза ваздушним путем и потребе за правичном накнадом штете, заснованој на принципу реституције;

ПОТВРЂУЈУЋИ још једном жељу да се правилан развој међународног ваздушног саобраћаја и несметани проток путника, пртљага и робе одвија у складу са начелима и циљевима Конвенције о међународном цивилном ваздухопловству, сачињене у Чикагу, 7. децембра 1944. године;

УВЕРЕНЕ да је заједничка акција држава на даљој хармонизацији и кодификацији извесних правила која регулишу међународни превоз ваздушним путем кроз нову конвенцију најадекватнији начин за постизање правичног изједначавања интереса;

ДОГОВОРИЛЕ СУ СЕ О СЛЕДЕЋЕМ:

### **Глава I**

#### **Опште одредбе**

##### **Члан 1.**

##### **Поље примене**

1. Ова конвенција се примењује на међународни превоз лица, пртљага или робе који се обавља ваздухопловима уз накнаду, као и на превоз ваздухопловима без накнаде који обавља авио-превозник.

2. За потребе ове конвенције, израз међународни превоз означава сваки превоз у коме се, према споразуму уговорних страна, било да постоји прекид у превозу или претовару или не, место поласка и место одредишта налази на територијама две државе уговорнице или на територији једне државе уговорнице, уколико постоји једно договорено место заустављања на територији друге државе, чак и ако та држава није држава уговорница. Превоз између два места на територији једне државе уговорнице, без договореног места заустављања на територији друге државе, није међународни превоз у смислу ове конвенције.

3. Превоз који обавља неколико узастопних превозника сматра се, у смислу ове конвенције, јединственим превозом ако га уговорнице сматрају појединачним превозом, било да је обављен на основу једног или више уговора, и он

задржава међународни карактер уколико је место извршења уговора у потпуности на територији исте државе.

4. Ова конвенција се примењује и на превоз утврђен у Глави V, сходно условима садржаним у њој.

## **Члан 2.**

### **Превоз који обавља држава и превоз поштанских пошиљки**

1. Одредбе ове конвенције се примењују на превоз који обавља држава или законски конституисана јавна тела, уколико су испуњени услови из члана 1. ове конвенције.
2. Код превоза поштанских пошиљака превозник је одговоран само одговарајућој поштанској управи, у складу са правилима која се примењују на однос између превозника и поштанске управе.
3. Одредбе ове конвенције не примењују се на превоз поштанских пошиљака, осим како је предвиђено у ставу 2. овог члана.

## **Глава II**

### **Документација и дужности уговорних страна у вези превоза путника, пртљага и робе**

## **Члан 3.**

### **Путници и пртљаг**

1. За превоз путника издаје се појединачни или колективни документ о превозу који садржи:

(а) назнаку места поласка и опредељења;

(б) назнаку бар једног места заустављања ако су места поласка и опредељења на територији једне државе уговорнице, а једно или више договорених места заустављања на територији друге државе.

2. Документ наведен у ставу 1. може бити замењен другим обликом који садржи информације наведене у том ставу. Ако се користи такав други облик, превозник ће понудити да изда путнику писмену изјаву о информацији сачуваној на тај начин.

3. Превозник је дужан да изда путнику идентификациону налепницу за сваки комад прегледаног пртљага.

4. Путнику ће бити дато писмено обавештење да ова конвенција регулише и може да ограничи одговорност превозника у случају смрти или повреде, уништења, губитка или оштећења пртљага, као и за кашњење.

5. Непоштовање одредаба овог члана не утиче на постојање или пуноважност уговора о превозу који подлеже правилима ове конвенције, укључујући и она која се односе на ограничење одговорности.

## **Члан 4.**

### **Роба**

1. За превоз робе издаје се ваздухопловни товарни лист.

2. Уместо ваздухопловног товарног листа евиденција о превозу који ће се обавити може бити сачувана у било ком другом облику. Ако се користе ти други облици превозник ће, на захтев пошиљаоца, издати пошиљаоцу потврду о пријему робе која омогућава идентификацију пошиљке и приступ информацијама садржаним у евиденцији сачуваној у том облику.

#### **Члан 5.**

##### **Садржај ваздухопловног товарног листа или потврде о пријему робе**

Ваздухопловни товарни лист или потврда о пријему робе садржи:

- (а) место поласка и место опредељења;
- (б) једно од места слетања ако се место поласка и опредељења налазе на територији исте државе уговорнице, и ако је једно или више слетања предвиђено на територији неке друге државе,
- (ц) тежину пошиљке.

#### **Члан 6.**

##### **Документ о врсти робе**

Од пошиљаоца може да се захтева, ако је потребно ради испуњавања формалности царине, полиције и других државних органа, да изда документ са назнаком врсте робе. Ова одредба не ствара превознику било коју обавезу или одговорност која из тога произилази.

#### **Члан 7.**

##### **Опис ваздухопловног товарног листа**

1. Пошиљалац саставља ваздухопловни товарни лист у три оригинална примерка.
2. Први примерак носи ознаку "за превозника" и потписује га пошиљалац. Други примерак носи ознаку "за примаоца" и потписују га пошиљалац и превозник. Трећи примерак потписује превозник и предаје га пошиљаоцу после пријема робе.
3. Потпис превозника и пошиљаоца може да буде одштампан или замењен печатом.
4. Ако на захтев пошиљаоца превозник сачини ваздухопловни товарни лист, сматра се да ради у име пошиљаоца, све док се не докаже супротно.

#### **Члан 8.**

##### **Документација за вишеструке пошиљке**

Када постоји више од једне пошиљке:

- (а) превозник има право да захтева од пошиљаоца да сачини одвојене ваздухопловне товарне листове;
- (б) пошиљалац може да захтева од превозника да изда одвојене потврде о пријему робе, када се користе други облици наведени у ставу 2. члана 4.

## **Члан 9.**

### **Неиспуњавање захтева у погледу документације**

Непридржавање одредаба чл. 4. до 8. не утиче на постојање и пуноважност уговора о превозу који подлеже правилима ове конвенције, укључујући и правила о ограничењу одговорности.

## **Члан 10.**

### **Одговорност за податке из документације**

1. Пошиљалац је одговоран за тачност података и изјава који се односе на робу, које је он унео или су у његово име унети у ваздухопловни товарни лист, или које је он, или су у његово име достављени превознику ради уношења у потврду о пријему робе или у евиденцију која се чува другим облицима, наведеним у ставу 2. члана 4. Напред наведено примењује се и када је лице које иступа у име пошиљаоца и агент превозника.

2. Пошиљалац ће надокнадити превознику штету коју претрпи он или друго лице према коме је превозник одговоран, због неправилности, нетачности или непотпуности појединих навода и изјава које је доставио пошиљалац или су достављене у његово име.

3. У складу са ст. 1. и 2. овог члана превозник ће надокнадити пошиљаоцу штету коју претрпи он или друго лице према коме је пошиљалац одговоран, услед неправилности, нетачности или непотпуности појединих навода и изјава које превозник унесе, или су унете у његово име у потврду о пријему робе или у евиденцију која се води другим облицима наведеним у ставу 2. члана 4.

## **Члан 11.**

### **Доказна снага документације**

1. Ваздухопловни товарни лист или потврда о пријему робе је *prima facie* доказ о закључењу уговора, прихватању робе и условима превоза наведеним у њима.

2. Изјаве у ваздухопловном товарном листу или потврди о пријему робе, које се односе на тежину, димензије и паковање робе, као и оне које се односе на број пакета, представља *prima facie* доказ о наведеним чињеницама; изјаве које се односе на количину, запремину и стање робе не представљају доказ против превозника, осим ако их је превозник проверио у присуству пошиљаоца и навео у ваздухопловном товарном листу или потврди о пријему робе, или се односе на очигледно стање робе.

## **Члан 12.**

### **Право располагања робом**

1. Сходно својој одговорности да извршава обавезе из уговора о превозу, пошиљалац има право да располаже робом на тај начин што може да је повуче на аеродрому поласка или опредељења или да је заустави у току путовања приликом било ког слетања, да захтева да се испоручи на одредишту или у току путовања неком другом лицу, а не примаоцу који је првобитно одређен, или да захтева да се врати на аеродром поласка. Пошиљалац не сме да користи ово право на начин којим би оштетио превозника или остале пошиљаоце и мора да надокнади трошкове који из тога настану.

2. У случају да је извршење налога пошиљаоца немогуће, превозник је дужан да га одмах о томе обавести.

3. Ако превозник извршава налоге пошиљаоца ради располагања робом, а не захтева подношење примерка ваздухопловног товарног листа или потврде о пријему робе која је издата пошиљаоцу, превозник је одговоран, што не утиче на његово право на одштету од пошиљаоца за штету која може на тај начин да се причини лицу које законито поседује тај примерак ваздухопловног товарног листа или потврде о пријему робе.

4. Право дато пошиљаоцу престаје у тренутку када почиње право примаоца у складу са чланом 13. ове конвенције. Уколико прималац одбије да прихвати робу, или ако се са њим не може ступити у везу, пошиљалац задржава право располагања.

### **Члан 13.**

#### **Испорука робе**

1. Изузев када пошиљалац искористи своје право из члана 12. ове конвенције, прималац има право, по приспећу робе на одредиште, да захтева од превозника да му испоручи робу, пошто плати приспеле накнаде и испуни услове превоза.

2. Превозник је дужан да без одлагања обавести примаоца о приспећу робе, осим ако није другачије договорено.

3. Ако превозник призна губитак робе или ако роба не стигне у року од седам дана од дана када је требала да стигне, прималац у односу на превозника има права која проистичу из уговора о превозу.

### **Члан 14.**

#### **Остваривање права пошиљаоца и примаоца**

Пошиљалац, односно прималац, може, сваки у своје име, да оствари сва права предвиђена чл. 12. и 13, било да поступа у свом интересу или у интересу другог лица, под условом да извршава обавезе из уговора о превозу.

### **Члан 15.**

#### **Односи између пошиљаоца и примаоца или узајамни односи трећих лица**

1. Чланови 12, 13. и 14. не примењују се на односе између пошиљаоца и примаоца, као ни на односе трећих лица чија права потичу од пошиљаоца или примаоца.

2. Одредбе чл. 12, 13. и 14. могу да се измене једино изричитом одредбом у ваздухопловном товарном листу или потврди о пријему робе.

### **Члан 16.**

#### **Формалности царинских, полицијских и других државних органа**

1. Пре испоруке робе примаоцу пошиљалац мора да достави информације и документа која су потребна да би се испуниле царинске и полицијске формалности, као и формалности других државних органа. Пошиљалац је одговоран превознику за штету насталу услед недостатка, непотпуности или неправилности информације или документа, осим ако штета није настала због грешке превозника, његових запослених или агената.

2. Превозник није у обавези да проверава тачност или ваљаност тих информација или докумената.

### **Глава III**

#### **Одговорност превозника за штету и висина накнаде**

##### **Члан 17.**

##### **Смрт и повреда путника – Штета нанета пртљагу**

1. Превозник је одговоран за штету причињену у случају смрти или телесне повреде путника, под условом да је удес који је проузроковао смрт или повреду наступио на ваздухоплову или за време укрцавања или истрцавања.
2. Превозник је одговоран за штету причињену у случају уништења, губитка или оштећења регистрованог пртљага, под условом да је догађај који је проузроковао уништење, губитак или оштећење наступио на ваздухоплову или за време док је регистровани пртљаг био под надзором превозника. Превозник није одговоран ако је штета настала услед скривеног квара, квалитета или мане у пртљагу. Када се ради о ручном пртљагу, укључујући личне ствари, превозник је одговоран ако је штета настала његовом грешком или грешком његових запослених или агената.
3. Ако превозник призна губитак регистрованог пртљага или ако регистровани пртљаг не стигне у року од двадесет и једног дана од дана када је требало да стигне, путник може против превозника да користи права која проистичу из уговора о превозу.
4. Израз "пртљаг" у овој конвенцији означава и регистровани и ручни пртљаг, осим ако није другачије утврђено.

##### **Члан 18.**

##### **Штета нанета роби**

1. Превозник је одговоран за штету насталу у случају уништења, губитка или оштећења робе, под условом да је догађај који је изазвао штету наступио у току превоза ваздушним путем.
2. Превозник није одговоран ако докаже да је уништење, губитак или оштећење робе настало због:
  - (а) скривеног квара, квалитета или мане те робе;
  - (б) погрешног паковање робе од стране неког другог лица, а не превозника, његових запослених или агената;
  - (ц) ратног дејства или оружаног сукоба;
  - (д) одлуке државног органа која се односи на улазак, излазак или транзит робе.
3. Превоз ваздушним путем, у смислу става 1. овог члана, обухвата време у коме је роба под надзором превозника.
4. Време превоза ваздушним путем не обухвата превоз копном, морем или унутрашњим пловним путевима, који се обавља изван аеродрома. Ако до таквог превоза дође приликом извршавања уговора о превозу ваздушним путем, у циљу утовара, испоруке или претовара, претпоставља се да је штета резултат неког догађаја који је наступио у току превоза ваздушним путем, ако се не докаже другачије. Ако превозник, без сагласности пошиљаоца, превоз за који је уговорено да ће се обавити ваздушним путем замени неким другим видом превоза, сматра се да је такав превоз обављен у оквиру превоза ваздушним путем.



## **Члан 19.**

### **Кашњење**

Превозник је одговоран за штету проузроковану кашњењем у превозу ваздушним путем путника, пртљага или робе. Ипак, превозник није одговоран за штету проузроковану кашњењем ако докаже да су он, његови запослени и агенти предузели све мере које могу оправдано да се захтевају за избегавање штете или да је њему или њима било немогуће да предузму те мере.

## **Члан 20.**

### **Ослобађање од одговорности**

Ако превозник докаже да је штету проузроковао или да је настанку штете допринео немар или неки други погрешан поступак или пропуст лица које тражи накнаду штете, или лица од кога он изводи своја права, превозник је, у потпуности или делимично, ослобођен одговорности према лицу које захтева накнаду штете у оној мери у којој је такав немар, погрешан поступак или пропуст проузроковао штету или допринео њеном настајању. Када због смрти или повреде путника накнаду штете захтева неко друго лице, а не путник, превозник је ослобођен одговорности, у потпуности или делимично, ако докаже да је штету проузроковао, или да је настанку штете допринео немар или неки други погрешан поступак или пропуст тог путника. Овај члан се односи на све одредбе о одговорности у овој конвенцији, укључујући и став 1.члана 21.

## **Члан 21.**

### **Накнада штете у случају смрти или повреде путника**

1. За штете из става 1. члана 17. које не премашују 100 000 специјалних права вучења за сваког путника, превозник не може да искључи или ограничи своју одговорност.
2. Превозник није одговоран за штете из става 1. члана 17. које премашују за сваког путника 100 000 специјалних права вучења, ако превозник докаже да:
  - (а) штета није настала услед немаре или другог погрешног поступка или пропуста превозника, његових запослених или агената;
  - (б) је штета настала искључиво услед немара, другог погрешног поступка или пропуста трећег лица.

## **Члан 22.**

### **Границе одговорности у односу на кашњење, пртљак и робу**

1. За штету проузроковану кашњењем, као што је регулисано у члану 19. ове конвенције, приликом превоза путника, одговорност превозника ограничена је на 4 150 специјалних права вучења за сваког путника.
2. За штету насталу уништењем, губитком, оштећењем или кашњењем приликом превоза пртљага, одговорност превозника ограничена је на 1 000 специјалних права вучења за сваког путника, осим ако је у време предаје регистрованог пртљага превознику путник посебно одредио вредност доставе на одредишту и платио додатни износ, ако се то захтева. У том случају превозник је дужан да плати суму која не прелази наведени износ, осим ако не докаже да је тај износ већи од стварне вредности за доставу на одредишту.
3. За штету насталу уништењем, губитком, оштећењем или кашњењем приликом превоза робе, одговорност превозника је ограничена на износ од 17 специјалних права вучења по килограму, осим ако је у време предаје пакета

превознику пошилалац посебно одредио вредност доставе на одредишту и платио додатни износ, ако се то захтева. У том случају, превозник је дужан да плати суму која не прелази наведени износ, осим ако не докаже да је тај износ већи од стварне вредности за доставу на одредишту.

4. Када се ради о уништењу, губитку, оштећењу или кашњењу дела робе или било ког предмета садржаног у њој, тежина која се узима у обзир код одређивања износа до кога је ограничена одговорност превозника је укупна тежина пошилке или пошилки. Ипак, када уништење, губитак, штета или кашњење робе или неког предмета садржаног у њој, утиче на вредност других пакета обухваћених истим ваздухопловним товарним листом или истом потврдом или, уколико они нису издати, евиденцијом која се чува другим начинима наведеним у ставу 2. члана 4, код одређивања ограничења одговорности узима се у обзир укупна тежина тог или тих пакета.

5. Одредбе ст. 1. и 2. овог члана неће се примењивати ако се докаже да је штета настала услед неког поступка или пропуста превозника, његових запослених или агената, учињеног непажњом или у намери да се проузрокује штета, а у знању да ће вероватно доћи до штете, под условом, да када се ради о таквом поступку или пропусту запосленог или агента, докаже да је тај запослени или агент поступао у вршењу своје дужности.

6. Ограничења прописана у члану 21. и у овом члану не спречавају суд да у складу са својим националним законом донесе пресуду о накнади штете, као и целокупне или део судских трошкова и других трошкова парничења којима се изложио тужилац, укључујући и камату. Претходна одредба се не примењује ако износ наведен у пресуди о накнади штете, изузимајући судске трошкове и друге трошкове спора, не прелази суму коју је превозник писмено понудио тужиоцу у року од шест месеци од дана када се десио догађај који је проузроковао штету или пре покретања поступка, ако је он покренут после поменутог рока.

## **Члан 23.**

### **Конверзија монетарних јединица**

1. Сматра се да се износи према специјалном праву вучења у овој конвенцији односе на специјално право вучења како га је дефинисао Међународни монетарни фонд. У случају судског поступка, конверзија тих износа у националне валуте врши се према вредности тих валута у изразима специјалног права вучења, на дан пресуде. Вредност националне валуте према специјалном праву вучења државе чланице Међународног монетарног фонда израчунава се према методи процене коју на дан пресуде примењује Међународни монетарни фонд за своје операције и трансакције. Вредност националне валуте према специјалном праву вучења државе уговорнице која није чланица Међународног монетарног фонда, израчунава се на начин који утврди та држава.

2. Државе које нису чланице Међународног монетарног фонда и чије законодавство не дозвољава примену одредаба из става 1. овог члана могу, у тренутку ратификације или приступања, или у свако доба после тога да изјаве да се граница одговорности превозника, прописана у члану 21. ове конвенције, у случају судског поступка на њиховој територији, утврђује на износ од 1 500 000 монетарних јединица по путнику; 62 500 монетарних јединица по путнику, у складу са ставом 1. члана 22; 15 000 монетарних јединица по путнику, у складу са ставом 2. члана 22. и 250 монетарних јединица по килограму, у складу са ставом 3. члана 22. Ова монетарна јединица одговара шездесет пет и по милиграма злата финоће девет стотина хиљадитих. Поменути износи могу да

се конвертују у одговарајућу националну валуту у заокруженим износима. Конверзија тих износа у националну валуту врши се према законодавству односне државе.

3. Обрачун наведен у последњој реченици става 1. овог члана и начин конверзије у ставу 2. овог члана врше се на начин да у националној валути државе уговорнице одразе, што је могуће више, праву вредност за износе из чл. 21. и 22, која би произашла из примене прве три реченице става 1. овог члана. Државе уговорнице обавештавају депозитара о начину обрачуна, сходно ставу 1. овог члана, или резултату конверзије из става 2. овог члана, зависно од случаја, и када има измена у једном или другом. Обавештење се доставља приликом депоновања инструмента о ратификацији, прихватању, сагласности или приступању овој конвенцији.

#### **Члан 24.**

##### **Ревизија граница одговорности**

1. Без прејудуцирања одредаба члана 25. ове конвенције, а у складу са ставом 2. овог члана, ревизију граница одговорности прописаних у чл. 21, 22. и 23. врши депозитар сваке пете године. Прва ревизија врши се на крају пете године од дана ступања на снагу ове конвенције или, ако Конвенција не ступи на снагу у року од пет година од дана када је први пут отворена за потписивање, у току прве године њеног ступања на снагу, позивом на инфлаторни фактор који одговара акумулираној стопи инфлације од претходне ревизије или, у првом случају од дана ступања на снагу ове конвенције. Ова мера инфлаторне стопе која се користи код одређивања инфлаторног фактора је пондерисани просек годишње стопе раста или смањења у индексима потрошачких цена држава чија валута обухвата специјално право вучења наведено у ставу 1. члана 23. ове конвенције.

2. Ако ревизија из претходног става покаже да је инфлаторни фактор преко 10 процената, депозитар обавештава државе уговорнице о ревизији граница одговорности. Таква ревизија ступа на снагу шест месеци по достављању обавештења државама уговорницама. Ако у року од три месеца по обавештењу већина држава уговорница пријави своје неслагање, ревизија неће ступити на снагу, а депозитар враћа предмет на састанак држава уговорница. О ступању на снагу ревизије депозитар одмах обавештава државе уговорнице.

3. Независно од одредаба из става 1. овог члана, поступак наведен у ставу 2. овог члана примењује се увек, под условом да једна трећина држава уговорница изрази жељу у том смислу, и под условом да је инфлаторни фактор наведен у ставу 1. премашио 30 процената од претходне ревизије или од дана ступања ове конвенције на снагу, ако није било претходне ревизије. Наредне ревизије, уз коришћење поступка из става 1. овог члана, вршиће се сваке пете године, почев од краја пете године од дана вршења ревизије из овог става.

#### **Члан 25.**

##### **Уговарање граница одговорности**

Превозник може да уговори да уговор о превозу подлеже вишим границама одговорности од оних које су предвиђене у овој конвенцији или да одговорност уопште не буде ограничена.

## **Члан 26.**

### **Неважење уговорних одредаба**

Одредба о ослобађању превозника од одговорности или одређивању ниже границе од оне која је утврђена у овој конвенцији постаје ништавна, али ништавост те одредбе не повлачи за собом ништавост целог уговора, који и даље подлеже одредбама ове конвенције.

## **Члан 27.**

### **Право на уговор**

Одредбе ове конвенције не спречавају превозника да одбије да приступи уговору о превозу, да се одрекне права на одбрану која су предвиђена овом конвенцијом или да утврди услове који нису у супротности са одредбама ове конвенције.

## **Члан 28.**

### **Авансно плаћање**

Када се ради о удесима ваздухоплова који за последицу имају смрт или повреду путника, превозник ће, ако то његово национално законодавство налаже, без одлагања, извршити авансно плаћање физичком лицу или лицима која имају право да захтевају накнаду штете, како би се задовољиле непосредне материјалне потребе тих лица. Авансно плаћање не представља признање одговорности и може да послужи за касније пребијање код накнаде штете од стране превозника.

## **Члан 29.**

### **Основ потраживања**

Код превоза путника, пртљага и робе, сваки поступак за накнаду штете, без обзира да ли је заснован на овој конвенцији, уговору, кривици или другом основу, може да се покрене једино у складу са условима и ограничењима одговорности утврђеним овом конвенцијом, без прејудицирања питања ко су лица која имају право да покрену парницу и која су њихова права. У сваком таквом поступку, казнене, моралне или ма које друге ненадокнадиве штете нису наплативе.

## **Члан 30.**

### **Запослени и агенти – Обједињавање потраживања**

1. Ако се против неког запосленог или агента покрене поступак поводом штете на коју се Конвенција односи, тај запослени или агент, ако докаже да је поступао вршећи своју дужност, има право да се позове на услове и ограничења одговорности на које и сам превозник има право да се позове према овој конвенцији.

2. Обједињени износи који се могу надокнадити од превозника, његових запослених и агената, у том случају, не смеју да прекораче наведена ограничења.

3. Осим у погледу превоза робе, одредбе ст. 1. и 2. овог члана не примењују се ако се докаже да је штета настала из неког поступка или пропуста запосленог или агента, учињеног у намери да се проузрокује штета или почињеног безобзирно и у знању да ће вероватно доћи до штете.

### **Члан 31.**

#### **Благовремена рекламација**

1. Пријем без рекламације од стране лица које има право на испоруку предатог пртљага или робе представља *prima facie* доказ да је исти испоручен у добром стању и у складу са документом о превозу или евиденцијом која се води другим начинима наведеним у ставу 2. члана 3. и ставу 2. члана 4.
2. У случају штете лице које има право на испоруку мора да уложи рекламацију превознику одмах по откривању штете, а најкасније у року од седам дана од дана пријема, ако се ради о предатом пртљагу, а четрнаест дана од дана пријема, ако се ради о роби. У случају кашњења, жалба се подноси најкасније двадесет и један дан од дана када су му пртљаг или роба стављени на располагање.
3. Рекламација се подноси писмено и треба да буде уручена или послата у напред наведеним роковима.
4. Ако се рекламација не поднесе у напред наведеним роковима, тужба против превозника није допуштена, осим у случају преваре са његове стране.

### **Члан 32.**

#### **Смрт лица одговорног за штету**

У случају смрти лица које је одговорно за штету, тужба за накнаду штете се подноси, према условима ове конвенције, против законских заступника његове заоставштине.

### **Члан 33.**

#### **Надлежност**

1. Поступак за накнаду штете покреће се, по избору тужиоца, на територији једне државе уговорнице, било пред судом места сталног боравишта или седишта превозника, или пред судом места у коме обавља уговорени посао или пред судом места одредишта.
2. За штету насталу услед смрти или повреде путника поступак може да се покрене пред једним од судова наведених у ставу 1. овог члана, или на територији државе уговорнице на којој је у време удеса путник имао главно и стално боравиште и за које или из кога превозник обавља превоз путника ваздушним путем, било сопственим ваздухопловом или ваздухопловом неког другог превозника према комерцијалном споразуму, и којим обавља послове превоза путника ваздушним путем из просторија које је изнајмио или има у власништву сам превозник или неки други превозник са којим има заључен комерцијални споразум.
3. За потребе става 2,
  - (а) "комерцијални споразум" означава споразум, поред агенцијског споразума, склопљен између превозника и односи се на пружање њихових заједничких услуга ради превоза путника ваздушним путем;
  - (б) "главно и стално боравиште" означава одређено и стално боравиште путника у време удеса. Националност путника није одлучујући чинилац у том смислу.
4. Питања поступка регулисана су законом суда пред којим се води поступак.

#### **Члан 34.**

##### **Арбитража**

1. Сходно одредбама овог члана, уговорне стране из уговора о превозу робе могу да предвиде да се сваки спор о одговорности превозника према овој конвенцији решава арбитражом. Такав споразум мора да буде сачињен у писаној форми.
2. Арбитражни поступак, по избору подносиоца захтева, води се у месту једног од надлежних судова наведених у члану 33. ове конвенције.
3. Арбитар или арбитражни суд примењује одредбе ове конвенције.
4. Одредбе ст. 2. и 3. овог члана сматрају се делом сваке арбитражне клаузуле или споразума и свака одредба такве клаузуле или споразума која је противуречна томе је ништава.

#### **Члан 35.**

##### **Застарелост**

1. Право на накнаду штете застарева ако тужба није поднета у року од две године од дана доласка ваздухоплова на одредиште или од дана када је ваздухоплов требало да стигне на одредиште или од дана када је превоз обустављен.
2. Начин израчунавања тог рока утврђује закон суда пред којим се води поступак.

#### **Члан 36.**

##### **Узастопни превоз**

1. Приликом превоза који обавља више узастопних превозника, а који одговара дефиницији из става 3. члана 1. ове конвенције, сваки превозник који прихвати путнике, пртљаг или робу подлеже правилима ове конвенције и сматра се једном од страна у уговору о превозу за део превоза који се одвија под његовим надзором.
2. Када се ради о овој врсти превоза, путник или лице које има право на накнаду штете може да покрене поступак против превозника који је обављао превоз у време удеса или кашњења, осим када, уз изричиту сагласност, први превозник преузме одговорност за читаво путовање.
3. У погледу пртљага или робе, путник или пошиљалац има право на покретање поступка против првог превозника, а путник или прималац који има право на испоруку може да покрене поступак против последњег превозника, при чему, сваки може да покрене поступак против превозника који је обављао превоз током кога је дошло до уништења, губитка, оштећења или кашњења. Ти превозници су солидарно одговорни путнику, пошиљаоцу или примаоцу.

#### **Члан 37.**

##### **Право регреса од трећих лица**

Одредбе ове конвенције не прејудуцирају питање да ли лице одговорно за штету, према њеним одредбама, има право регреса од трећег лица.

## **Глава IV**

### **Комбиновани превоз**

#### **Члан 38.**

##### **Комбиновани превоз**

1. Приликом комбинованог превоза који се обавља делимично ваздушним путем, а делимично другим видом превоза, одредбе ове конвенције, сходно ставу 4. члана 18. примењују се само на превоз ваздушним путем, ако за њега важе одредбе члана 1. ове конвенције.

2. Када се ради о комбинованом превозу, одредбе ове конвенције не спречавају стране уговорнице да у документ о превозу ваздушним путем унесу услове који се односе на остале видове превоза, под условом да се поштују одредбе ове конвенције у погледу превоза ваздушним путем.

## **Глава V**

### **Превоз ваздушним путем који обавља лице које није уговорни превозник**

#### **Члан 39.**

##### **Уговорни превозник – стварни превозник**

Одредбе ове Главе примењују се када неко лице (у даљем тексту: "уговорни превозник"), као принципал, закључи, на основу ове конвенције, уговор о превозу са неким путником или пошиљаоцем или са неким лицем које наступа у име путника или пошиљаоца, а неко друго лице (у даљем тексту: "стварни превозник") обавља, на основу овлашћења уговорног превозника читав или део превоза, али није у погледу тог дела узастопни превозник у смислу ове конвенције. То овлашћење се претпоставља у недостатку доказа о супротном.

#### **Члан 40.**

##### **Одговорност уговорног и стварног превозника**

Ако један стварни превозник обавља читав или део превоза који је према уговору из члана 39. регулисан овом конвенцијом, и уговорни и стварни превозник подлежу правилима ове конвенције, ако није другачије предвиђено у овој Глави, и то: уговорни превозник за читав превоз предвиђен уговором, а стварни превозник само за превоз који обавља.

#### **Члан 41.**

##### **Међусобна одговорност**

1. Код превоза који обавља стварни превозник, поступци и пропусти стварног превозника, као и његових запослених и агената који врше своју дужност, сматрају се и поступцима и пропустима уговорног превозника.

2. Поступци и пропусти уговорног превозника, његових запослених и агената који врше своју дужност, у односу на превоз који обавља стварни превозник, сматрају се поступцима и пропустима стварног превозника. Такави поступци и пропусти не излажу стварног превозника одговорности која премашује износе наведене у чл. 21, 22, 23. и 24. Посебан споразум према коме уговорни превозник преузима обавезе које нису предвиђене овом конвенцијом, или одрицање од права или могућности одбране датих овом конвенцијом, или свака

посебна декларација о добити у испоруци на одредишту предвиђена у члану 22, не утиче на стварног превозника, осим ако се он не сагласи.

#### **Члан 42.**

##### **Прималац жалби и инструкција**

Жалба или налог који се на основу ове конвенције упућују превознику, имају исто дејство, без обзира да ли су упућени уговорном или стварном превознику. Налози из члана 12. ове конвенције имају дејство само ако се упуте уговорном превознику.

#### **Члан 43.**

##### **Запослени и агенти**

У односу на превоз који обавља стварни превозник, сваки запослени или агент тог превозника или уговорног превозника, који докаже да је вршио своју дужност, има право да се позове на услове и ограничења одговорности који су предвиђени овом конвенцијом за превозника, чији је он запослени или агент, осим ако се докаже да је поступао на начин који онемогућава позивање на ограничење одговорности, у складу са овом конвенцијом.

#### **Члан 44.**

##### **Обједињавање штета**

За превоз који обавља стварни превозник, укупан износ који се може наплатити од њега, уговорног превозника, њихових запослених и агената који врше своју дужност, не сме да премаши највећи износ који би могао, према овој конвенцији, да се одреди уговорном или стварном превознику, али ниједно од наведених лица није одговорно за износ који прелази ограничење у односу на то лице.

#### **Члан 45.**

##### **Прималац захтева**

За превоз који обавља стварни превозник, поступак за накнаду штете може, по избору тужиоца, да се покрене против тог превозника или уговорног превозника или против обојице, заједно или одвојено. Ако се поступак покрене само против једног од ових превозника, тај превозник има право да захтева од другог превозника да се придружи судском поступку, а поступак и последице су регулисани законом суда пред којим се води поступак.

#### **Члан 46.**

##### **Додатна надлежност**

Сваки поступак за накнаду штете предвиђен у члану 45. мора да се покрене, по избору тужиоца, на територији једне од држава уговорница или пред судом у коме поступак може да се покрене против уговорног превозника, као што је предвиђено у члану 33. ове конвенције, или пред судом који је надлежан у месту у коме стварни превозник има стално место боравка или седиште.

#### **Члан 47.**

##### **Неважење уговорних одредаба**

Свака уговорна одредба која тежи ослобађању уговорног или стварног превозника од одговорности према овој Глави или утврђивању ниже границе



одговорности од оне која је прописана овом Главом, ништавна је и неважећа. Међутим, ништавост сваке такве одредбе не подразумева ништавост целог уговора који и даље подлеже одредбама ове Главе.

#### **Члан 48.**

##### **Међусобни односи уговорног и стварног превозника**

Изузев како је предвиђено у члану 45. ове конвенције, ни једна одредба из ове Главе не утиче на међусобна права и обавезе превозника, укључујући и свако право на тражење одштете или обештећења.

### **Глава VI**

#### **Остале одредбе**

#### **Члан 49.**

##### **Обавезна примена**

Свака клаузула из уговора о превозу и сви посебни споразуми закључени пре настанка штете, који својом садржином упућују да уговорне стране крше правила утврђена овом конвенцијом, било доношењем одлуке о закону који ће се применити или променом правила у погледу надлежности, постаје ништавна и неважећа.

#### **Члан 50.**

##### **Осигурање**

Државе уговорнице захтевају од својих превозника да имају одговарајуће осигурање које покрива њихову одговорност према овој конвенцији. Држава уговорница може да захтева од превозника који обавља превоз на њеној територији да достави доказ о поседовању одговарајућег осигурања које покрива његову одговорност према овој конвенцији.

#### **Члан 51.**

##### **Превоз који се обавља у ванредним околностима**

Одредбе чл. 3, 4, 5, 7. и 8, које се односе на документацију о превозу, не примењују се у случају превоза који се обавља у ванредним околностима, изван уобичајене делатности превозника.

#### **Члан 52.**

##### **Дефиниција дана**

Израз "дани" у овој конвенцији означава календарске, а не радне дане.

### **Глава VII**

#### **Завршне клаузуле**

#### **Члан 53.**

##### **Потписивање, ратификација и ступање на снагу**

1. Ова конвенција је отворена за потписивање у Монреалу 28. маја 1999. године, од стране држава учесница Међународне конференције о ваздухопловном праву, одржане у Монреалу од 10. до 28. маја 1999. године. После 28. маја 1999. године, Конвенција је отворена за све државе ради

потписивања у седишту Међународне организације цивилног ваздухопловства, у Монреалу, док не ступи на снагу у складу са ставом 6. овога члана.

2. Ова конвенција је, на сличан начин, отворена за потписивање од стране регионалних организација за економске интеграције. За потребе ове конвенције "регионална организација за економске интеграције" означава сваку организацију коју су основале суверене државе у датом региону, која је надлежна за нека питања регулисана овом конвенцијом и која је овлашћена да потпише, ратификује, прихвати или приступи овој конвенцији. Позивање на "државу уговорницу" или "државе уговорнице" у овој конвенцији другачије него у ставу 2. члана 1, ставу 1. под (б) члана 3, члану 5. под б), чл. 23, 33, 46. и члану 57. под б) примењује се подједнако на регионалну организацију за економске интеграције. За потребе члана 24. позивање на "већину држава уговорница", и "једну трећину држава уговорница" не примењује се на регионалну организацију за економске интеграције.

3. Ова конвенција подлеже ратификацији од стране држава и регионалних организација за економске интеграције које су је потписале.

4. Свака држава или регионална организација за економске интеграције која не потпише ову конвенцију може да је прихвати, одобри или јој приступи, у свако доба.

5. Инструменти о ратификацији, прихватању, одобравању или приступању депонују се код Међународне организације цивилног ваздухопловства, која је одређена за депозитара.

6. Конвенција ступа на снагу шездесетог дана од дана депоновања код депозитара тридесетог инструмента о ратификацији, прихватању, одобравању или приступању за државе које су депоновале тај инструмент. Инструмент депонован од стране регионалне организације за економске интеграције не рачуна се за потребе овог става.

7. За остале државе и друге регионалне организације за економске интеграције ова конвенција ступа на снагу шездесет дана од дана депоновања инструмента о ратификацији, прихватању, одобравању или приступању.

8. Депозитар одмах обавештава све потписнице и државе уговорнице о следећем:

- (а) о сваком потписивању ове конвенције и датуму истог;
- (б) о сваком депоновању инструмента о ратификацији, прихватању, одобравању или приступању и датуму истог;
- (ц) о дану ступања ове конвенције на снагу;
- (д) о дану ступања на снагу сваке ревизије ограничења одговорности према овој конвенцији;
- (е) о сваком отказивању према члану 54. ове конвенције.

#### **Члан 54.**

##### **Отказивање**

1. Свака држава уговорница може да откаже ову конвенцију достављањем писменог обавештења депозитару.

2. Отказивање ступа на снагу сто осамдесет дана од дана када депозитар прими обавештење.

## **Члан 55.**

### **Повезаност са другим инструментима Варшавске конвенције**

Ова конвенција има предност над свим правилима која се примењују на међународни превоз ваздушним путем:

1. између држава уговорница ове конвенције, које су уједно уговорнице следећих конвенција и протокола:

- (а) Конвенција о обједињавању извесних правила о међународном превозу ваздушним путем потписана у Варшави 12. октобра 1929. године (у даљем тексту "Варшавска конвенција") ;
- (б) Протокол којим се мења Конвенција о обједињавању извесних правила о међународном превозу ваздушним путем потписана у Варшави 12. октобра 1929. године, сачињен у Хагу 28. септембра 1955. године (у даљем тексту "Хашки протокол");
- (ц) Конвенција као допуна Варшавској конвенцији о обједињавању извесних правила о међународном превозу ваздушним путем који обавља неко лице поред уговорног превозника, потписана у Гвадалахари 18. септембра 1961. године (у даљем тексту "Конвенција из Гвадалахаре") ;
- (д) Протокол којим се мења Конвенција о обједињавању извесних правила о међународном превозу ваздушним путем потписана у Варшави 12. октобра 1929. године, измењена и допуњена Протоколом сачињеним у Хагу 28. септембра 1955. године, потписан у Гватемала Ситију 8. марта 1971. године (у даљем тексту "Протокол из Гватемала Ситија") ;
- (е) Додатни Протокол бр.1 до 3. и Монреалски протокол број 4 којим се мења Варшавска конвенција измењена и допуњена Хашким протоколом или Варшавска конвенција измењена Хашким протоколом и Протоколом из Гватемала Ситија потписаним у Монреалу 25. септембра 1975. године (у даљем тексту: "Монреалски протоколи") или,

2. на територији било које појединачне државе уговорнице ове конвенције, на основу чињенице да је та држава уговорница једног или више напред наведених инструмената у под-ставовима од (а) до (д).

## **Члан 56.**

### **Државе са више законских система**

1. Ако нека држава уговорница има две или више територијалних јединица у којима се примењују различити законски системи у односу на питања регулисана овом конвенцијом, она може у време потписивања, ратификације, прихватања, одобравања или приступања да изјави да се ова конвенција проширује на све њене територијалне јединице или само на једну или више њих и ту своју изјаву може, у свако доба, да промени подношењем друге изјаве.

2. О свакој таквој изјави обавештава се депозитар, и у њој су изричито наведене територијалне јединице на које се Конвенција односи.

3. У односу на државу уговорницу која је дала такву изјаву:

- (а) позивање на "националну валуту" у члану 23. тумачи се као позивање на валуту одговарајуће територијалне јединице те државе и

- (б) позивање на "национални закон" у члану 28. тумачи се као позивање на закон одговарајуће територијалне јединице те државе.

#### **Члан 57.**

##### **Резерве**

Никакве резерве не могу да се стављају на ову конвенцију, осим што држава уговорница може, у свако доба, да изјави путем обавештења депозитару да се ова конвенција не примењује на:

- (а) међународни превоз ваздушним путем који обавља и користи непосредно та држава уговорница у некомерцијалне сврхе, с обзиром на њене функције и дужности као суверене државе и/или
- (б) превоз лица, робе и пртљага за њене војне власти, на ваздухоплову регистрованом у тој држави уговорници или изнајмљеном од ње, чији је целокупан капацитет резервисан од стране или у име тих власти.

У ПОТВРДУ ЧЕГА су ниже потписани опуномоћеници, прописно овлашћени, потписали ову Конвенцију.

САЧИЊЕНО у Монреалу 28. маја 1999. године, на енглеском, арапском, кинеском, француском, руском и шпанском језику и сви текстови су подједнако аутентични. Ова конвенција остаје депонована у архиви Међународне организације цивилног ваздухопловства, а њене оверене копије депозитар доставља свим државама уговорницама ове конвенције, као и свим државама уговорницама Варшавске конвенције, Хашког протокола, Конвенције из Гвадалахаре, Протокола из Гватемала Ситија и Монреалских протокола.

**Члан 3 .**

Овај закон ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије – Међународни уговори ”.