

ZBIERKA ZÁKONOV SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Ročník 2003

Vyhlásené: 17.12.2003

Časová verzia predpisu účinná od: 17.12.2003

Obsah tohto dokumentu má informatívny charakter.

544

OZNÁMENIE

Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky

Ministerstvo zahraničných vecí Slovenskej republiky oznamuje, že 28. mája 1999 bol v Montreale prijatý Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu. Národná rada Slovenskej republiky vyslovila súhlas s dohovorom uznesením č. 838 z 10. mája 2000 a prezident Slovenskej republiky ho ratifikoval 26. septembra 2000. Ratifikačná listina bola uložená u generálneho tajomníka Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO), depozitára dohovoru, 11. októbra 2000. Dohovor nadobudol platnosť 4. novembra 2003 na základe článku 53 ods. 6 a pre Slovenskú republiku nadobudol platnosť v ten istý deň.

**K oznámeniu č. 544
2003 Z. z.**

DOHOVOR O ZJEDNOTENÍ NIEKTORÝCH PRAVIDIEL PRE MEDZINÁRODNÚ LETECKÚ DOPRAVU

Štáty, ktoré sú stranami tohto dohovoru, uznávajú významný prínos Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu podpísaného vo Varšave 12. októbra 1929, ďalej len „Varšavský dohovor“, a ostatných súvisiacich dokumentov k harmonizácii súkromného medzinárodného leteckého práva, uznávajú potrebu aktualizácie a zosúladenia Varšavského dohovoru a súvisiacich dokumentov, uznávajú dôležitosť zabezpečenia ochrany záujmov spotrebiteľov v medzinárodnej leteckej doprave a potrebu spravodlivého odškodnenia založeného na princípe náhrady, potvrdzujú želanie systematického rozvoja v prevádzke medzinárodnej leteckej dopravy a hladký presun cestujúcich, batožiny a nákladu v súlade s princípmi a cieľmi Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve prijatého v Chicagu 7. decembra 1944, v presvedčení, že kolektívne pôsobenie štátov za ďalšiu harmonizáciu a kodifikáciu niektorých pravidiel upravujúcich medzinárodnú leteckú dopravu prostredníctvom nového dohovoru je najvhodnejším prostriedkom na dosiahnutie spravodlivého vyváženého záujmov, dohodli sa takto:

PRVÁ KAPITOLA VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Rozsah pôsobnosti

1. Tento dohovor sa vzťahuje na celú medzinárodnú prepravu osôb, batožiny alebo nákladu vykonávanú lietadlom za odplatu. Vzťahuje sa rovnako na bezplatnú prepravu lietadlom, ktorú vykonáva letecký dopravný podnik.
2. Na účely tohto dohovoru pojem medzinárodná preprava znamená každú prepravu, pri ktorej podľa dohody zúčastnených strán leží miesto odletu a miesto určenia, bez ohľadu na to, či dôjde alebo nedôjde k prerušeniu prepravy alebo k prekladaniu, buď na území dvoch štátov, ktoré sú stranami, alebo na území jedného štátu, ktorý je stranou, ak dohodnutá zastávka je na území iného štátu, aj keď tento štát nie je stranou. Preprava medzi dvoma bodmi na území jedného štátu, ktorý je stranou, bez dohodnutej zastávky na území iného štátu, sa nepovažuje za medzinárodnú prepravu na účely tohto dohovoru.
3. Preprava, ktorá sa má vykonať postupne niekoľkými leteckými dopravcami, sa považuje na účely tohto dohovoru za jednu nedelenú prepravu, ak zúčastnené strany ju považovali za jediný výkon, bez ohľadu na to, či bola dohodnutá formou jednej zmluvy alebo niekoľkých zmlúv, a nestráca svoj medzinárodný charakter len preto, že jedna zmluva alebo niekoľko zmlúv sa má uplatňovať výlučne v rámci územia toho istého štátu.
4. Tento dohovor sa vzťahuje aj na prepravu uvedenú v piatej kapitole s prihliadnutím na podmienky, ktoré sú v nej uvedené.

Článok 2

Preprava vykonávaná štátom a preprava poštových zásielok

1. Tento dohovor sa vzťahuje na prepravu vykonávanú štátom alebo právne ustanovenými štátnymi inštitúciami za predpokladu, že spĺňa podmienky ustanovené v článku 1.
2. Pri preprave poštových zásielok bude dopravca zodpovedný výlučne príslušnej poštovej správe v súlade s pravidlami platnými vo vzťahu medzi dopravcami a poštovou správou.
3. S výnimkou ustanovenia odseku 2 tohto článku sa ustanovenia tohto dohovoru nepoužijú na prepravu poštových zásielok.

DRUHÁ KAPITOLA
DOKUMENTÁCIA A POVINNOSTI STRÁN ZÚČASTŇUJÚCICH SA NA PREPRAVE
CESTUJÚCICH, BATOŽINY A NÁKLADU

Článok 3
Cestujúci a batožina

1. V súvislosti s prepravou cestujúcich bude doručený individuálny alebo kolektívny prepravný doklad, ktorý bude obsahovať:
 - a) údaje o mieste odletu a mieste určenia,
 - b) ak sa miesto odletu a miesto určenia nachádza na území jedného štátu, ktorý je stranou, a jestvuje jedna dohodnutá zástavka alebo niekoľko dohodnutých zastávok na území iného štátu, uvedenie najmenej jednej takejto dohodnutej zastávky.
2. Akýkoľvek iný spôsob uloženia informácií uvedených v odseku 1 môže nahradiť doručenie dokladu uvedeného v odseku 1. Ak je použitý akýkoľvek iný spôsob uloženia informácií, dopravca ponúkne cestujúcemu doručenie písomného vyhlásenia o takto uložených informáciách.
3. Dopravca doručí cestujúcemu identifikačný batožinový štítok na každý kus zapísanej batožiny.
4. Cestujúci dostane písomné oznámenie o skutočnosti, že ak sa tento dohovor uplatňuje, potom upravuje a môže obmedziť zodpovednosť dopravcov v prípade smrti alebo zranenia cestujúcich, zničenia, straty alebo poškodenia batožiny, ako aj v prípade omeškania.
5. Nedodržanie ustanovení uvedených v predchádzajúcich odsekoch nebude mať vplyv na existenciu alebo platnosť zmluvy o preprave, ktorá napriek tomu bude podliehať pravidlám tohto dohovoru vrátane tých, ktoré sa týkajú obmedzenia zodpovednosti.

Článok 4
Náklad

1. V súvislosti s prepravou nákladu bude doručený letecký nákladný list.
2. Akýkoľvek iný spôsob uloženia záznamu o preprave, ktorá sa má uskutočniť, môže nahradiť doručenie leteckého nákladného listu. Ak je použitý takýto iný spôsob uloženia záznamu, dopravca na požiadanie odosielateľa mu doručí potvrdenku o náklade, ktorá umožňuje identifikáciu zásielky a prístup k informáciám obsiahnutým v zázname uloženom takýmto iným spôsobom.

Článok 5

Obsah leteckého nákladného listu alebo potvrdenky o náklade

Letecký nákladný list alebo potvrdenka o náklade bude obsahovať:

- a) údaje o mieste odletu a mieste určenia,
- b) ak sa miesto odletu a miesto určenia nachádzajú na území jedného štátu, ktorý je stranou, a jestvuje jedna dohodnutá zástavka alebo niekoľko dohodnutých zastávok na území iného štátu, uvedenie najmenej jednej takejto dohodnutej zastávky, a
- c) údaj o hmotnosti zásielky.

Článok 6
Doklad o povahe nákladu

Aby boli splnené formality colných orgánov, policajných orgánov a orgánov verejnej správy, môže byť odosielateľ požiadaný, ak je to potrebné, aby poskytol doklad uvádzajúci povahu nákladu. Toto ustanovenie nevytvára pre dopravcu povinnosť, záväzok alebo zodpovednosť, ktoré by z neho mali plynúť.

Článok 7

Opis leteckého nákladného listu

1. Letecký nákladný list vystaví odosielateľ v troch pôvodných častiach.
2. Prvá časť bude označená „pre dopravcu“; táto bude podpísaná odosielateľom. Druhá časť bude označená „pre príjemcu“; táto bude podpísaná odosielateľom a dopravcom. Tretia časť bude podpísaná dopravcom, ktorý ju odovzdá odosielateľovi po prijatí nákladu.
3. Podpisy dopravcu alebo odosielateľa môžu byť tlačené alebo opatrené odtlačkom pečiatky.
4. Ak na požiadanie odosielateľa dopravca vystaví letecký nákladný list, znamená to, že dopravca tak urobil v mene odosielateľa, ak sa nedokáže opak.

Článok 8

Dokumentácia pre viaceré balíky

V prípade, ak ide o viacero balíkov,

- a) dopravca má právo vyžadovať od odosielateľa, aby vystavil samostatné letecké nákladné listy,
- b) odosielateľ má právo požadovať od dopravcu, aby mu dodal samostatné potvrdenky o náklade, ak je použitý iný spôsob uvedený v článku 4 ods. 2.

Článok 9

Nedodržanie požiadaviek na dokumentáciu

Nedodržanie požiadaviek uvedených v ustanoveniach článkov 4 až 8 nebude mať vplyv na existenciu alebo platnosť zmluvy o preprave, ktorá napriek tomu bude podliehať pravidlám tohto dohovoru vrátane tých, ktoré sa týkajú obmedzenia zodpovednosti.

Článok 10

Zodpovednosť za údaje v dokumentácii

1. Odosielateľ je zodpovedný za správnosť údajov a za vyhlásenia vzťahujúce sa na náklad, ktoré uviedol sám alebo ktoré boli uvedené v jeho mene v leteckom nákladnom liste, alebo dodané ním alebo v jeho mene dopravcovi, aby ich uviedol v potvrdenke o náklade alebo aby ich uviedol v zázname uloženom iným spôsobom, ako je uvedené v článku 4 ods. 2. Uvedené platí aj v prípade, ak osoba konajúca v mene odosielateľa je súčasne agentom dopravcu.
2. Odosielateľ odškodní dopravcu za všetky škody, ktoré utrpí dopravca alebo ktorákoľvek iná osoba, voči ktorej je dopravca zodpovedný, v dôsledku nezrovnalostí, nesprávnosti alebo neúplnosti údajov a vyhlásení dodaných odosielateľom alebo osobou konajúcou v jeho mene.
3. S výnimkou ustanovení odsekov 1 a 2 tohto článku dopravca nahradí odosielateľovi celú škodu, ktorú utrpí odosielateľ alebo ktorákoľvek iná osoba, voči ktorej je odosielateľ zodpovedný, v dôsledku nezrovnalostí, nesprávnosti alebo neúplnosti údajov a vyhlásení, ktoré uviedol dopravca alebo osoba konajúca v jeho mene v potvrdenke o náklade alebo v zázname uloženom iným spôsobom, ako je uvedené v článku 4 ods. 2.

Článok 11

Dôkazná hodnota dokumentácie

1. Letecký nákladný list alebo potvrdenka o náklade sú prima facie dôkazmi o uzavretí zmluvy, prijatí nákladu a o prepravných podmienkach, ktoré sú v nich uvedené.
2. Všetky údaje v leteckom nákladnom liste alebo v potvrdenke o náklade vzťahujúce sa na hmotnosť, rozmery a spôsob balenia nákladu, ako aj tie, ktoré sa týkajú počtu balíkov, sú dôkazmi prima facie o uvedených skutočnostiach; tie údaje, ktoré súvisia s množstvom, objemom a stavom nákladu, nepredstavujú dôkaz proti dopravcovi, iba ak boli skontrolované dopravcom v prítomnosti odosielateľa, a táto skutočnosť je uvedená v leteckom nákladnom liste alebo v potvrdenke o náklade, alebo sa týkajú daného stavu leteckého nákladu.

Článok 12

Právo disponovať s nákladom

1. Za predpokladu dodržania všetkých záväzkov zo zmluvy o preprave má odosielateľ právo disponovať s nákladom tak, že ho vezme späť na letisko odletu alebo určenia alebo že ho zastaví v priebehu cesty pri ktoromkoľvek pristáti, alebo tak, že požiada o jeho doručenie na mieste určenia alebo v priebehu cesty osobe inej než príjemcovi pôvodne určenému alebo požiada o vrátenie nákladu späť na miesto odletu. Odosielateľ nesmie využívať toto dispozičné právo takým spôsobom, ktorým by poškodil dopravcu alebo iných odosielateľov, a musí uhradiť všetky náklady, ktoré vzniknú uplatňovaním tohto práva.
2. Ak nemožno vykonať pokyny odosielateľa, dopravca ho musí o tom ihneď informovať.
3. Ak dopravca vykonáva pokyny odosielateľa o dispozícii s nákladom bez toho, že by požadoval časť leteckého nákladného listu alebo potvrdenku o náklade doručení odosielateľovi, dopravca bude zodpovedný, bez obmedzenia svojho práva na postih odosielateľa, za akúkoľvek škodu, ktorá môže byť týmto spôsobená ktorejkoľvek inej osobe, ktorá oprávnené vlastní príslušnú časť leteckého nákladného listu alebo potvrdenku o náklade.
4. Príslušné právo odosielateľa zaniká vo chvíli, keď vzniká právo príjemcu podľa článku 13. Ak však príjemca odmietne prijať náklad alebo sa s ním nemožno spojiť, obnoví sa odosielateľovi právo disponovať s nákladom.

Článok 13

Dodanie nákladu

1. Okrem prípadu, keď odosielateľ uplatnil svoje právo podľa článku 12, príjemca je oprávnený pri dopravení nákladu do miesta určenia vyžadovať, aby mu dopravca dodal náklad na základe zaplataenia povinného prepravného a v súlade s prepravnými podmienkami.
2. Ak nie je dohodnuté inak, povinnosťou dopravcu je ihneď upovedomiť príjemcu o dopravení nákladu.
3. Ak dopravca prizná stratu nákladu alebo ak náklad neprišiel do siedmich dní po dni, keď mal byť dopravený, príjemca je oprávnený uplatniť si voči dopravcovi práva vyplývajúce zo zmluvy o preprave.

Článok 14

Výkon práv odosielateľa a príjemcu

Odosielateľ aj príjemca si môžu jednotlivo uplatniť všetky práva vyplývajúce z článkov 12 a 13, každý vo svojom mene, či už konajú vo vlastnom záujme alebo v záujme iného, za predpokladu, že dodržia povinnosti ustanovené zmluvou o preprave.

Článok 15

Vzťahy odosielateľa a príjemcu alebo vzájomné vzťahy tretích strán

1. Články 12, 13, a 14 sa nedotýkajú vzťahov odosielateľa a príjemcu medzi sebou ani vzájomných vzťahov tretích strán, ktorých práva sú odvodené od odosielateľa alebo od príjemcu.
2. Ustanovenia článkov 12, 13, a 14 sa môžu zmeniť iba výslovným ustanovením v leteckom nákladnom liste alebo v potvrdenke o náklade.

Článok 16

Formality colných orgánov, policajných orgánov alebo iných orgánov verejnej správy

1. Odosielateľ musí dodať také informácie a také dokumenty, ktoré sú nevyhnutné na splnenie formalít colných orgánov, policajných orgánov a akýchkoľvek iných orgánov verejnej správy predtým, ako možno náklad dodať príjemcovi. Odosielateľ zodpovedá dopravcovi za celú škodu spôsobenú chýbajúcou, neúplnou alebo nepresnou informáciou alebo dokumentom; to neplatí, ak škodu zavinil dopravca, jeho pracovníci alebo agenti.
2. Dopravca nie je povinný zisťovať správnosť alebo úplnosť takýchto informácií a dokumentov.

TRETIA KAPITOLA
ZODPOVEDNOSŤ DOPRAVCU A ROZSAH NÁHRADY ŠKODY

Článok 17

Smrť a zranenie cestujúcich – škoda na batožine

1. Dopravca je zodpovedný za spôsobenú škodu v prípade smrti alebo telesného zranenia cestujúceho iba vtedy, ak sa nehoda, ktorá spôsobila smrť alebo zranenie, udiala na palube lietadla alebo v ktoromkoľvek štádiu nastupovania alebo vystupovania.
2. Dopravca je zodpovedný za spôsobenú škodu v prípade zničenía, straty alebo poškodenia zapísanej batožiny iba v prípade, ak sa udalosť, ktorá zapríčinila zničenie, stratu alebo poškodenie, udiala na palube lietadla alebo kedykoľvek v čase, keď mal dopravca zapísanú batožinu na starosti. Dopravca však nie je zodpovedný v takom rozsahu, v akom škoda vznikla v dôsledku vnútornej závady, povahy alebo vady batožiny. V prípade nezapísanej batožiny vrátane osobných vecí je dopravca zodpovedný, ak škoda vznikla jeho zavinením alebo zavinením jeho pracovníkov alebo agentov.
3. Ak dopravca pripustí stratu zapísanej batožiny alebo ak zapísaná batožina neprišla do 21 dní po dni, keď mala byť dopravená, cestujúci je oprávnený uplatniť si voči dopravcovi práva, ktoré vyplývajú zo zmluvy o preprave.
4. Ak nie je v tomto dohovore uvedené inak, pojem „batožina“ znamená zapísanú batožinu aj nezapísanú batožinu.

Článok 18

Škoda na náklade

1. Dopravca je zodpovedný za spôsobenú škodu v prípade zničenía, straty alebo poškodenia nákladu iba v prípade, ak sa udalosť, ktorá zapríčinila škodu, udiala počas leteckej prepravy.
2. Dopravca však nie je zodpovedný v takom rozsahu, v akom preukáže, že zničenie, strata alebo poškodenie nákladu vzniklo v dôsledku jednej z týchto príčin:
 - a) vnútorná závada, povaha alebo vada nákladu,
 - b) chybné balenie nákladu vykonané inou osobou ako dopravcom, jeho pracovníkmi alebo agentmi,
 - c) vojnový čin alebo ozbrojený konflikt,
 - d) čin orgánu verejnej správy uskutočnený v súvislosti so vstupom, výstupom alebo tranzitom nákladu.
3. Letecká preprava na účely odseku 1 tohto článku zahŕňa čas, počas ktorého je náklad v starostlivosti dopravcu.
4. Do leteckej prepravy sa nepočíta preprava po zemi, mori alebo po vnútrozemských vodných cestách vykonávaná mimo letiska. Ak sa však takáto preprava uskutoční pri uplatňovaní zmluvy o leteckej preprave na účel nakladania, dodania alebo prekladania, každá škoda sa považuje za následok udalosti, ktorá sa udiala počas leteckej prepravy, ak sa nedokáže opak. Ak dopravca bez súhlasu odosielateľa nahradí prepravu iným druhom dopravy na celej dĺžke alebo na časti prepravy, ktorá mala byť podľa zmluvy medzi stranami leteckou prepravou, táto preprava prostredníctvom iného druhu dopravy sa považuje za leteckú prepravu.

Článok 19

Omeškanie

Dopravca je zodpovedný za škodu spôsobenú omeškaním v leteckej preprave cestujúcich, batožiny alebo nákladu. Dopravca však nie je zodpovedný za škodu spôsobenú omeškaním, ak dokáže, že on, jeho pracovníci a agenti vykonali všetky opatrenia, ktoré sa môžu odôvodnene požadovať na zabránenie škody, alebo že bolo nemožné z jeho alebo z ich strany vykonať takéto opatrenia.

Článok 20

Oslobodenie od zodpovednosti

Ak dopravca preukáže, že škoda bola spôsobená úplne alebo čiastočne nedbanlivosťou alebo iným protiprávnym činom, alebo opomenutím osoby požadujúcej náhradu alebo osoby, od ktorej táto osoba odvodzuje svoje práva, dopravca bude úplne alebo čiastočne oslobodený od zodpovednosti voči nárokovúcej osobe v tom rozsahu, v akom táto nedbanlivosť alebo protiprávny čin alebo opomenutie spôsobili škodu. Ak v prípade smrti alebo zranenia cestujúceho požaduje náhradu osoba iná než cestujúci, dopravca bude tiež úplne alebo čiastočne oslobodený od zodpovednosti v tom rozsahu, v akom preukáže, že škoda bola spôsobená nedbanlivosťou alebo iným protiprávnym činom alebo opomenutím dotknutého cestujúceho. Tento článok sa použije na všetky ustanovenia o zodpovednosti v tomto dohovore vrátane článku 21 ods. 1.

Článok 21

Náhrada v prípade smrti alebo zranenia cestujúceho

1. V prípade škôd vzniknutých podľa článku 17 ods. 1 neprevyšujúcich 100 000 zvláštnych práv čerpania na každého cestujúceho, dopravca sa nebude môcť zbaviť svojej zodpovednosti ani ju obmedziť.
2. Dopravca nie je zodpovedný za vzniknuté škody podľa článku 17 ods. 1 v rozsahu, v akom tieto škody prevyšujú na každého cestujúceho 100 000 zvláštnych práv čerpania, ak dopravca preukáže, že
 - a) takáto škoda nevznikla v dôsledku nedbanlivosti alebo iného protiprávneho činu, alebo opomenutia dopravcu alebo jeho pracovníkov alebo agentov, alebo
 - b) takáto škoda vznikla výlučne v dôsledku nedbanlivosti alebo iného protiprávneho činu, alebo opomenutia tretej strany.

Článok 22

Obmedzenia zodpovednosti vo vzťahu k omeškaniu, batožine a nákladu

1. V prípade škody spôsobenej omeškáním, ako je uvedené v článku 19, je pri preprave osôb zodpovednosť dopravcu za každého cestujúceho obmedzená na 4 150 zvláštnych práv čerpania.
2. Pri preprave batožiny je zodpovednosť dopravcu v prípade zničenia, straty, poškodenia alebo omeškania obmedzená na 1 000 zvláštnych práv čerpania pre každého cestujúceho, ak cestujúci neurobil v čase, keď dopravcovi odovzdával zapísanú batožinu, osobitné vyhlásenie o záujme na dodaní batožiny v mieste určenia a nezaplatil dodatočnú sumu, ak sa to v takom prípade požaduje. V tomto prípade bude dopravca povinný zaplatiť sumu neprevyšujúcu vyhlásenú sumu, ak nepreukáže, že táto suma je väčšia než skutočný záujem cestujúceho na dodaní v mieste určenia.
3. Pri preprave nákladu je zodpovednosť dopravcu v prípade zničenia, straty, poškodenia alebo omeškania obmedzená na sumu 17 zvláštnych práv čerpania na kilogram, ak odosielateľ neurobil v čase, keď dopravcovi odovzdával balík, osobitné vyhlásenie o záujme na dodaní balíka v mieste určenia a nezaplatil dodatočnú sumu, ak sa to v takomto prípade požaduje. V tomto prípade bude dopravca povinný zaplatiť sumu neprevyšujúcu vyhlásenú sumu, ak nepreukáže, že táto suma je väčšia než skutočný záujem odosielateľa na dodaní v mieste určenia.
4. V prípade zničenia, straty, poškodenia alebo omeškania časti nákladu alebo akéhokoľvek predmetu, ktorý náklad obsahuje, hmotnosť, ktorá bude vzatá do úvahy pri určovaní sumy, na ktorú je obmedzená zodpovednosť dopravcu, bude iba celková hmotnosť balíka alebo balíkov, ktorých sa to týka. Ak zničenie, strata, poškodenie alebo omeškanie časti nákladu alebo predmetu v ňom obsiahnutého ovplyvní hodnotu iných balíkov, na ktoré sa vzťahuje ten istý letecký nákladný list alebo tá istá potvrdenka o náklade, alebo ak neboli vystavené, ten istý záznam uložený iným spôsobom podľa článku 4 ods. 2, celková hmotnosť takého balíka alebo balíkov sa bude taktiež brať do úvahy pri určovaní obmedzenia zodpovednosti.

5. Predchádzajúce ustanovenia odsekov 1 a 2 tohto článku sa nepoužijú, ak sa preukáže, že škoda vznikla v dôsledku činu alebo opomenutia dopravcu, jeho pracovníkov alebo agentov vykonaného s úmyslom spôsobiť škodu alebo bezohľadne s vedomím, že táto škoda môže pravdepodobne vzniknúť; za predpokladu, že v prípade takého činu alebo opomenutia pracovníka alebo agenta sa taktiež preukáže, že tento pracovník alebo agent konal v rámci svojich pracovných povinností.
6. Obmedzenia ustanovené v článku 21 a v tomto článku nebránia súdu, aby prisúdil, v súlade so svojím právnym poriadkom, navyše úplné alebo čiastočné súdne trovy a ďalšie výdavky vynaložené žalobcom na spor vrátane úrokov. Predchádzajúce ustanovenie sa nepoužije, ak suma prisúdenej náhrady škôd, vynímajúc súdne trovy a iné výdavky na spor, neprevyšuje sumu, ktorú dopravca písomne ponúkol žalobcovi počas šiestich mesiacov odo dňa udalosti, ktorá spôsobila škodu, alebo pred návrhom na začatie konania, ak sa začalo neskôr.

Článok 23

Konverzia menových jednotiek

1. Sumy označené termínom zvláštne práva čerpania v tomto dohovore sa budú považovať za zodpovedajúce zvláštnym právam čerpania definovaným Medzinárodným menovým fondom. Konverzia týchto súm do národných mien bude v prípade súdnych konaní vykonaná v súlade s hodnotou týchto mien vyjadrenou v zvláštnych právach čerpania v deň vynesenia rozsudku. Hodnota národnej meny štátu, ktorý je stranou a ktorý nie je členom Medzinárodného menového fondu, vyjadrená v zvláštnych právach čerpania, bude vypočítaná v súlade s metódou hodnotenia platnou pre Medzinárodný menový fond pre jeho operácie a transakcie ku dňu vynesenia rozsudku. Hodnota národnej meny štátu, ktorý je stranou a ktorý nie je členom Medzinárodného menového fondu, vyjadrená v zvláštnych právach čerpania, bude vypočítaná spôsobom určeným týmto štátom.
2. Avšak tie štáty, ktoré nie sú členmi Medzinárodného menového fondu a ktorých právny poriadok nedovoľuje použiť ustanovenia odseku 1 tohto článku, môžu v čase ratifikácie alebo prístupu k dohovoru, alebo v ktoromkoľvek čase neskôr vyhlásiť, že obmedzenie zodpovednosti dopravcu stanovené v článku 21 je určené na sumu 1 500 000 menových jednotiek na cestujúceho v súdnych konaniach na ich území; 62 500 menových jednotiek na cestujúceho v súvislosti s článkom 22 ods. 1; 15 000 menových jednotiek na cestujúceho v súvislosti s článkom 22 ods. 2; a 250 menových jednotiek na kilogram v súvislosti s článkom 22 ods. 3. Tieto menové jednotky zodpovedajú 65,5 miligramu zlata rýdzosti deväťsto. Tieto sumy môžu byť konvertované do príslušnej národnej meny so zaokrúhlením. Konverzia týchto súm do národnej meny bude vykonaná v súlade s právnym poriadkom príslušného štátu.
3. Výpočet uvedený v poslednej vete odseku 1 tohto článku a metóda konverzie v odseku 2 tohto článku budú vykonané spôsobom, ktorý vyjadrí v národnej mene štátu, ktorý je stranou, pokiaľ je to možné, rovnakú reálnu hodnotu pre sumy uvedené v článkoch 21 a 22, aká by vyplývala z použitia prvých troch viet odseku 1 tohto článku. Štáty, ktoré sú stranami, budú oboznamovať depozitára o spôsobe výpočtu podľa odseku 1 tohto článku alebo o výsledku konverzie podľa odseku 2 tohto článku, ak sa ich týkajú, v čase uloženia ratifikačných listín, listín o prijatí, schválení alebo o prístupe k tomuto dohovoru a kedykoľvek, keď v nich nastane zmena.

Článok 24

Revízia obmedzení

1. Bez obmedzenia ustanovení článku 25 tohto dohovoru a podľa odseku 2 tohto článku obmedzenia zodpovednosti stanovené v článkoch 21, 22 a 23 budú revidované depozitárom v päťročných intervaloch a prvá takáto revízia sa uskutoční na konci piateho roku nasledujúceho po dni nadobudnutia platnosti tohto dohovoru, alebo ak dohovor nenadobudne platnosť počas piatich rokov odo dňa prvého otvorenia na podpis, potom v priebehu prvého roka po nadobudnutí jeho platnosti so zohľadnením inflačného faktora, ktorý zodpovedá akumulovanej miere inflácie od predchádzajúcej revízie alebo v prvom prípade po dni nadobudnutia platnosti tohto dohovoru. Hodnota miery inflácie, ktorá sa má použiť pri stanovení inflačného faktora, bude vážený priemer ročnej miery rastu alebo poklesu indexov spotrebných cien štátov, ktorých meny obsahujú zvláštne práva čerpania uvedené v článku 23 ods. 1.

2. Ak sa revíziou podľa predchádzajúceho odseku zistí, že inflačný faktor presiahol 10 %, potom depozitár upozorní štáty, ktoré sú stranami, na zmenu obmedzení zodpovednosti. Každá takáto zmena nadobudne platnosť šesť mesiacov po jej oznámení štátom, ktoré sú stranami. Ak v priebehu troch mesiacov po jej oznámení štátom, ktoré sú stranami, väčšina štátov, ktoré sú stranami, oznámi svoj nesúhlas, zmena nenadobudne platnosť a depozitár odkáže otázku na stretnutie štátov, ktoré sú stranami. Depozitár bude ihneď oznamovať všetkým štátom, ktoré sú stranami, nadobudnutie platnosti každej zmeny.
3. Bez ohľadu na odsek 1 tohto článku sa použije mechanizmus uvedený v odseku 2 tohto článku kedykoľvek, ak aspoň jedna tretina štátov, ktoré sú stranami, vyjadrí vôľu v tomto zmysle, a za podmienky, že inflačný faktor uvedený v odseku 1 presiahol 30 % od predchádzajúcej revízie, alebo odo dňa nadobudnutia platnosti tohto dohovoru, ak predtým nebola vykonaná revízia. Nasledujúce revízie využívajúce postup opísaný v odseku 1 tohto článku sa uskutočnia v päťročných intervaloch začínajúcich na konci piateho roka nasledujúceho po dni revízie podľa tohto odseku.

Článok 25

Klauzula o obmedzeniach

Dopravca sa môže zaviazaf, že zmluva o preprave bude podliehať vyšším obmedzeniam zodpovednosti, než sú tie, ktoré ustanovuje tento dohovor, alebo zodpovednosť nebude vôbec obmedzená.

Článok 26

Neplatnosť ustanovení zmluvy

Každé ustanovenie smerujúce k oslobodeniu dopravcu od zodpovednosti alebo ktoré by malo za následok určenie nižšieho obmedzenia, ako je ustanovené v tomto dohovore, je neplatné, ale neplatnosť takéhoto ustanovenia neznamená neplatnosť celej zmluvy, ktorá podlieha ustanoveniam tohto dohovoru.

Článok 27

Zmluvná sloboda

Žiadne ustanovenie tohto dohovoru nebráni dopravcovi v tom, aby odmietol uzavrieť zmluvu o preprave, aby sa zriekol akejkolvek obrany, ktorú mu dohovor umožňuje, alebo aby ustanovil podmienky, ktoré nie sú v rozpore s ustanoveniami tohto dohovoru.

Článok 28

Platby vopred

V prípade leteckých nehôd, ktoré majú za následok smrť alebo zranenie cestujúcich, dopravca vykoná platby vopred, ak to vyžadujú právne predpisy jeho štátu, bez zbytočného odkladu, fyzickej osobe alebo osobám, ktoré sú oprávnené požadovať náhradu, s cieľom naplniť okamžité ekonomické potreby týchto osôb. Takéto platby sa vopred nebudú považovať za uznanie zodpovednosti a môžu byť protiváhou akýmkoľvek sumám následne plateným ako škody dopravcu.

Článok 29

Základ pre nárok

Pri preprave cestujúcich, batožiny a nákladu môže byť podaná akákoľvek žaloba na náhradu škody, akokoľvek podložená, či už na základe tohto dohovoru, alebo na základe zmluvy, alebo deliktu, alebo inak, za podmienok a obmedzení zodpovednosti, ktoré sú ustanovené v tomto dohovore, bez ohľadu na to, kto sú osoby oprávnené podať žalobu a aké sú ich práva. V prípade takej žaloby nemožno získať náhradu trestnú, náhradu s prísnu pokutou alebo náhradu inej neodškoditeľnej škody.

Článok 30

Pracovníci, agenti - súčet nárokov

1. Ak je žaloba podaná proti pracovníkovi alebo agentovi dopravcu z dôvodu spôsobenej škody, na ktorú sa vzťahuje tento dohovor, takýto pracovník alebo agent bude oprávnený využiť podmienky a obmedzenia zodpovednosti, ktoré je oprávnený využiť podľa tohto dohovoru samotný dopravca, ak preukáže, že konal v rámci svojich pracovných povinností.
2. Súčet súm, ktoré má zaplatiť dopravca, jeho pracovník a agent v takomto prípade, nesmie presiahnuť ustanovené obmedzenia.
3. S výnimkou prepravy nákladu ustanovenia odsekov 1 a 2 tohto článku sa nepoužijú, ak sa preukáže, že škoda vznikla následkom činu alebo opomenutia pracovníka alebo agenta s úmyslom spôsobiť škodu, alebo bezohľadne s vedomím, že škoda pravdepodobne vznikne.

Článok 31

Včasné oznámenie reklamácií

1. Prijatie zapísanej batožiny alebo nákladu bez reklamácie osobou, ktorá je oprávnená na ich dodanie, je dôkazom prima facie, že tieto boli dodané v dobrom stave a v súlade s prepravným dokumentom alebo záznamom uloženým iným spôsobom, ako je uvedené v článku 3 ods. 2 a v článku 4 ods. 2.
2. V prípade škody musí osoba, ktorá je oprávnená na dodanie prepravovaných vecí, vzniesť reklamáciu voči dopravcovi ihneď po zistení škody a najneskôr do siedmich dní po dni prijatia zapísanej batožiny a do 14 dní po dni prijatia nákladu. V prípade omeškania musí byť reklamácia vznesená najneskôr do 21 dní po dni, keď jej boli batožina alebo náklad dané k dispozícii.
3. Každá reklamácia musí mať písomnú formu a musí byť odovzdaná alebo odoslaná v horeuvedených lehotách.
4. Ak v horeuvedenej lehote nebola vznesená reklamácia, proti dopravcovi nemožno začať konanie s výnimkou podvodu na jeho strane.

Článok 32

Smrť zodpovednej osoby

V prípade smrti zodpovednej osoby sa bude konanie na náhradu škody viesť v súlade s podmienkami tohto dohovoru proti tým, ktorí právne zastupujú jej majetok.

Článok 33

Jurisdikcia

1. Žaloba na náhradu škody musí byť podaná, podľa voľby žalobcu, na území jedného zo štátov, ktoré sú stranami, buď na súde v mieste sídla dopravcu, alebo v mieste jeho hlavného miesta podnikania, alebo tam, kde má obchodné miesto, v ktorom bola uzavretá zmluva o preprave, alebo na súde v mieste určenia.
2. V prípade škody spôsobenej smrťou alebo zranením cestujúceho môže byť podaná žaloba na jednom zo súdov uvedených v odseku 1 tohto článku alebo na území štátu, ktorý je stranou, kde mal v čase nehody cestujúci svoje hlavné a trvalé bydlisko a kde dopravca vykonáva svoje služby leteckej prepravy osôb, či už svojím vlastným lietadlom, alebo lietadlom iného dopravcu na základe obchodnej zmluvy, a kde dopravca riadi svoju činnosť leteckej prepravy osôb z budov a pozemkov prenajatých alebo vlastnených dopravcom, alebo prenajatých či vlastnených iným dopravcom, s ktorým má obchodnú zmluvu.
3. Na účely odseku 2
 - a) „obchodná zmluva“ znamená zmluvu inú, než je zmluva s agentom, uzavretú medzi dopravcami a vzťahujúcu sa na zabezpečovanie ich služieb spoločnej leteckej prepravy cestujúcich,
 - b) „hlavné a trvalé bydlisko“ znamená jedno pevné a stále bydlisko cestujúceho v čase nehody. Štátna príslušnosť cestujúceho nebude v tomto ohľade určujúcim faktorom.

4. Procesné otázky sa budú riadiť právom súdu, kde sa prípad prejednáva.

Článok 34

Rozhodcovské konanie

1. Podľa ustanovení tohto článku si môžu zmluvné strany, ktoré uzavreli zmluvu o preprave nákladu, dohodnúť, že akýkoľvek spor týkajúci sa zodpovednosti dopravcu podľa tohto dohovoru sa bude riešiť rozhodcovským konaním. Takáto dohoda musí mať písomnú formu.
2. Rozhodcovské konanie sa uskutoční, na základe voľby žalobcu, pod jednou z jurisdikcií uvedených v článku 33.
3. Rozhodca alebo rozhodcovský orgán použije ustanovenia tohto dohovoru.
4. Ustanovenia odsekov 2 a 3 tohto článku sa budú považovať za súčasť každej rozhodcovskej doložky alebo dohody a každá podmienka takejto doložky alebo dohody, ktorá nie je s nimi v súlade, je neplatná.

Článok 35

Obmedzenie žalôb

1. Právo na náhradu škody zanikne, ak nie je žaloba uplatnená v lehote dvoch rokov odo dňa príchodu na miesto určenia alebo odo dňa, keď malo lietadlo prísť, alebo odo dňa, keď bola preprava zastavená.
2. Spôsob výpočtu tejto lehoty je určený podľa práva súdu, kde sa prípad prejednáva.

Článok 36

Postupná preprava

1. V prípade prepravy uskutočnenej rôznymi následnými dopravcami a spadajúcej pod definíciu ustanovenú v článku 1 ods. 3 každý dopravca, ktorý prijme cestujúcich, batožinu a náklad, podlieha pravidlám ustanoveným týmto dohovorom a je považovaný za jednu zo zmluvných strán zmluvy o preprave, ak sa zmluva týka časti prepravy uskutočnenej pod jeho dohľadom.
2. V prípade prepravy takejto povahy môže cestujúci alebo ktorákoľvek osoba oprávnená na náhradu v jeho mene uplatniť nárok výlučne proti dopravcovi, ktorý vykonal tú časť prepravy, počas ktorej sa vyskytla nehoda alebo omeškanie, okrem prípadu, keď prvý dopravca prevezme výslovnou dohodou zodpovednosť za celú cestu.
3. Pokiaľ ide o batožinu a náklad, cestujúci alebo odosielateľ má právo uplatniť nárok proti prvému dopravcovi a cestujúci alebo príjemca, ktorí sú oprávnení na ich dodanie, budú mať právo konať proti poslednému dopravcovi, a ďalej každý môže uplatniť nárok proti dopravcovi, ktorý vykonal prepravu, počas ktorej došlo k zničeniu, strate, poškodeniu alebo počas ktorej nastalo omeškanie. Títo dopravcovia budú spoločne a nerozdielne zodpovední voči cestujúcemu alebo odosielateľovi, alebo príjemcovi.

Článok 37

Právo postihu voči tretím stranám

Nič z tohto dohovoru sa nedotýka otázky, či osoba zodpovedná za škodu podľa ustanovení tohto dohovoru má právo postihu vo vzťahu k akejkoľvek inej osobe.

ŠTVRTÁ KAPITOLA

KOMBINOVANÁ PREPRAVA

Článok 38

Kombinovaná preprava

1. V prípade kombinovanej prepravy uskutočňovanej čiastočne letecky a čiastočne iným druhom prepravy sa ustanovenia tohto dohovoru podľa článku 18 ods. 4 použijú výlučne na leteckú prepravu za predpokladu, že letecká preprava spadá pod článok 1.

2. Nič v tomto dohovore nebráni stranám, aby v prípade kombinovanej prepravy zahrnuli do dokumentu o leteckej preprave aj podmienky vzťahujúce sa na iné druhy prepravy za predpokladu, že sa zohľadnia ustanovenia tohto dohovoru, pokiaľ ide o leteckú prepravu.

PIATA KAPITOLA

LETECKÁ PREPRAVA VYKONÁVANÁ INOU OSOBOU AKO ZMLUVNÝM DOPRAVCOM

Článok 39

Zmluvný dopravca a skutočný dopravca

Ustanovenia tejto kapitoly sa použijú, ak osoba (ďalej uvádzaná ako „zmluvný dopravca“) ako hlavný účastník uzavrie zmluvu o preprave podľa tohto dohovoru s cestujúcim alebo odosielateľom, alebo s osobou konajúcou v mene cestujúceho alebo odosielateľa, a pritom vykoná, na základe poverenia zmluvným dopravcom, celú prepravu alebo jej časť iná osoba (ďalej uvádzaná ako „skutočný dopravca“), ktorá však nie je s ohľadom na túto časť následným dopravcom v zmysle tohto dohovoru. Takéto poverenie sa predpokladá, ak sa nepreukáže opak.

Článok 40

Zodpovednosť zmluvného dopravcu a skutočného dopravcu

Ak skutočný dopravca vykonáva celú prepravu alebo jej časť, ktorá podľa zmluvy o preprave uvedenej v článku 39 podlieha tomuto dohovoru, aj zmluvný dopravca, aj skutočný dopravca podliehajú pravidlám tohto dohovoru, ak nie je v tejto kapitole ustanovené inak, prvý za celú prepravu predpokladanú v zmluve o preprave a druhý výlučne za prepravu, ktorú vykoná.

Článok 41

Vzájomná zodpovednosť

1. Činy a opomenutia skutočného dopravcu a jeho pracovníkov a agentov konajúcich v rámci svojich pracovných povinností budú v súvislosti s prepravou uskutočňovanou skutočným dopravcom považované zároveň za činy a opomenutia zmluvného dopravcu.
2. Činy a opomenutia zmluvného dopravcu a jeho pracovníkov a agentov konajúcich v rámci svojich pracovných povinností budú v súvislosti s prepravou uskutočňovanou skutočným dopravcom považované zároveň za činy a opomenutia skutočného dopravcu. Napriek tomu žiadny takýto čin alebo opomenutie neurobí skutočného dopravcu zodpovedným v miere prevyšujúcej sumy uvedené v článkoch 21, 22, 23 a 24. Akákoľvek osobitná dohoda, na základe ktorej zmluvný dopravca preberá záväzky, ktoré nie sú uložené podľa tohto dohovoru, alebo akékoľvek zrieknutie sa práv alebo obrany udelených týmto dohovorem, alebo akékoľvek osobitné vyhlásenie o záujme na dodaní v mieste určenia podľa článku 22 nemá vplyv na skutočného dopravcu, ibaže s tým súhlasil.

Článok 42

Adresát reklamácií a pokynov

Akákoľvek reklamácia alebo pokyn dopravcovi podľa tohto dohovoru bude mať rovnaký účinok, či už je adresovaný zmluvnému dopravcovi, alebo skutočnému dopravcovi. Avšak pokyny uvedené v článku 12 budú mať účinok iba vtedy, ak budú adresované zmluvnému dopravcovi.

Článok 43

Pracovníci a agenti

V súvislosti s prepravou vykonávanou skutočným dopravcom ktorýkoľvek pracovník alebo agent tohto dopravcu alebo zmluvného dopravcu, ak preukáže, že konal v rámci svojich pracovných povinností, je oprávnený využiť pre seba podmienky a obmedzenia, ktoré sa použijú podľa tohto dohovoru pre dopravcu, o ktorého pracovníkov alebo agentov ide, ibaže sa preukázalo, že konali spôsobom, ktorý bráni tomu, aby sa použili obmedzenia zodpovednosti v súlade s týmto dohovorem.

Článok 44

Súčet náhrad škôd

V súvislosti s prepravou uskutočňovanou skutočným dopravcom celkový súčet súm vymáhateľných od tohto dopravcu, od zmluvného dopravcu a od ich pracovníkov a agentov konajúcich v rámci svojich pracovných povinností nesmie presiahnuť najvyššiu sumu, ktorá môže byť požadovaná od zmluvného dopravcu alebo skutočného dopravcu podľa tohto dohovoru, a taktiež žiadna z uvedených osôb nezodpovedá v sume presahujúcej obmedzenie, ktoré sa použije na túto osobu.

Článok 45

Adresát nárokov

V súvislosti s prepravou uskutočňovanou skutočným dopravcom možno vzniesť žalobu na náhradu škôd, podľa vôle žalobcu, proti dopravcovi alebo zmluvnému dopravcovi, alebo proti obidvom spolu, alebo každému osobitne. Ak je žaloba vznesená len proti jednému z týchto dopravcov, tento dopravca má právo požadovať, aby druhý dopravca bol pribratý do konania, pričom procesná stránka a jej následky sa riadia právom súdu, kde sa prípad prejednáva.

Článok 46

Dodatočná jurisdikcia

Každá žaloba na náhradu škody podľa článku 45 musí byť vznesená, podľa vôle žalobcu, na území jedného zo štátov, ktoré sú stranami, buď na súde, na ktorom môže byť vznesená žaloba proti zmluvnému dopravcovi podľa článku 33, alebo na súde majúcom jurisdikciu v mieste, kde má skutočný dopravca svoje sídlo alebo hlavné miesto podnikania.

Článok 47

Neplatnosť zmluvných ustanovení

Akékoľvek ustanovenie zmluvy smerujúce k oslobodeniu zmluvného dopravcu alebo skutočného dopravcu od jeho zodpovednosti podľa tejto kapitoly alebo k ustanoveniu nižšieho obmedzenia ako toho, ktoré sa použije podľa tejto kapitoly, je neplatné, avšak neplatnosť akéhokoľvek takéhoto ustanovenia neznamená neplatnosť celej zmluvy, ktorá je podriadená ustanoveniam tejto kapitoly.

Článok 48

Vzájomné vzťahy zmluvného a skutočného dopravcu

Okrem ustanovenia v článku 45 nič v tejto kapitole nemá vplyv na vzájomné práva a záväzky dopravcov vrátane akéhokoľvek práva postihu alebo odškodnenia.

ŠIESTA KAPITOLA

INÉ USTANOVENIA

Článok 49

Povinné použitie

Akákoľvek doložka obsiahnutá v zmluve o preprave a všetky osobitné dojednania v nej zahrnuté predtým, ako nastala škoda, ktorými zmluvné strany zamýšľajú porušiť pravidlá ustanovené týmto dohovorom, či už pri rozhodovaní o použití rozhodného práva, alebo zmenou pravidiel pre jurisdikciu, sú neplatné.

Článok 50

Poistenie

Štáty, ktoré sú stranami, budú požadovať, aby ich dopravcovia boli primerane poistení na krytie zodpovednosti podľa tohto dohovoru. Štát, ktorý je stranou, na ktorého územie dopravca vykonáva dopravnú službu, môže požadovať, aby dopravca predložil dôkaz o primeranom poistení svojej zodpovednosti podľa tohto dohovoru.

Článok 51

Preprava vykonávaná za mimoriadnych okolností

Ustanovenia článkov 3 až 5 a ďalej 7 a 8 týkajúce sa dokumentácie o preprave sa nepoužijú v prípade prepravy vykonávanej za mimoriadnych okolností mimo zvyčajného rozsahu podnikania dopravcu.

Článok 52

Definícia dní

Pojem „deň“, ak je použitý v tomto dohovore, znamená kalendárne dni, a nie pracovné dni.

SIEDMA KAPITOLA ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 53

Podpis, ratifikácia a nadobudnutie platnosti

1. Tento dohovor je otvorený na podpis dňa 28. mája 1999 v Montreale štátmi zúčastňujúcimi sa na Medzinárodnej konferencii o leteckom práve konanej v Montreale od 10. do 28. mája 1999. Po 28. máji 1999 bude dohovor otvorený na podpis pre všetky štáty v sídle Medzinárodnej organizácie civilného letectva v Montreale, pokiaľ nenadobudne platnosť v súlade s odsekom 6 tohto článku.
2. Tento dohovor bude zároveň otvorený na podpis pre regionálne organizácie ekonomickej integrácie. Na účely tohto dohovoru pojem „regionálna organizácia ekonomickej integrácie“ znamená každú organizáciu, ktorá je ustanovená suverénnymi štátmi daného regiónu, ktorá má pôsobnosť vo vzťahu k niektorým otázkam riadeným týmto dohovorom a ktorá je riadne splnomocnená podpísať, ratifikovať, prijať, schváliť tento dohovor alebo prístupíť k tomuto dohovoru. Odkaz na „štát, ktorý je stranou“ alebo „štáty, ktoré sú stranami“ v tomto dohovore iné než v článku 1 ods. 2, článku 3 ods. 1 písm. b), článku 5 ods. 1 písm. b), článkoch 23, 33, 46 a článku 57 písm. b), sa použije rovnako na regionálnu organizáciu ekonomickej integrácie. Na účely článku 24 nebude platiť odkaz na pojmy „väčšina štátov, ktoré sú stranami“ a „jedna tretina štátov, ktoré sú stranami“ pre regionálnu organizáciu ekonomickej integrácie.
3. Tento dohovor bude podliehať ratifikácii štátmi alebo regionálnymi organizáciami ekonomickej integrácie, ktoré ho podpísali.
4. Každý štát alebo regionálna organizácia ekonomickej integrácie, ktoré nepodpísali tento dohovor, môžu ho kedykoľvek prijať, schváliť alebo k nemu prístupíť.
5. Ratifikačné listiny, listiny o prijatí, schválení alebo o prístupe budú uložené v Medzinárodnej organizácii civilného letectva, ktorá je týmto určená za depozitára.
6. Tento dohovor nadobudne platnosť šesťdesiaty deň po dni, keď bola u depozitára uložená tridsiata ratifikačná listina, listina o prijatí, schválení, alebo o prístupe pre štáty, ktoré uložili takéto listiny. Listina uložená regionálnou organizáciou ekonomickej integrácie sa na účely tohto odseku nebude počítať.
7. Pre iné štáty a pre iné regionálne organizácie ekonomickej integrácie nadobudne tento dohovor platnosť šesťdesiaty deň po dni uloženia ratifikačnej listiny, listiny o prijatí, schválení alebo o prístupe.
8. Depozitár bezodkladne oznámi všetkým signatárom a štátom, ktoré sú stranami:

- a) každý podpis a deň podpisu tohto dohovoru,
- b) každé uloženie ratifikačnej listiny, listiny o prijatí, schválení alebo o prístupe a deň tohto uloženia,
- c) deň nadobudnutia platnosti tohto dohovoru,
- d) deň nadobudnutia platnosti každej zmeny obmedzenia zodpovednosti ustanovenej podľa tohto dohovoru,
- e) každú výpoveď podľa článku 54.

Článok 54

Výpoveď

1. Každý štát, ktorý je stranou, môže vypovedať tento dohovor písomným oznámením depozitárovi.
2. Výpoveď nadobudne účinnosť stoosemdesiaty deň nasledujúci po dni, v ktorom depozitár prijal oznámenie.

Článok 55

Vzťah k iným dokumentom Varšavského dohovoru

Tento dohovor bude rozhodujúci pred akýmikoľvek pravidlami, ktoré sa používajú v medzinárodnej leteckej preprave:

1. medzi štátmi, ktoré sú stranami tohto dohovoru na základe toho, že tieto štáty sú spoločne zmluvnými stranami
 - a) Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu, podpísaného vo Varšave 12. októbra 1929 (ďalej uvádzaného ako Varšavský dohovor),
 - b) Protokolu o doplnení Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu, podpísaného vo Varšave 12. októbra 1929, ktorý bol prijatý v Haagu 28. septembra 1955 (ďalej uvádzaného ako Haagsky protokol),
 - c) Dohovoru dopĺňujúceho Varšavský dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu vykonávanú osobou inou než zmluvným prepravcom, podpísaného v Guadalajare 18. septembra 1961 (ďalej uvádzaného ako Guadalajarský dohovor),
 - d) Protokolu o doplnení Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu podpísaného vo Varšave 12. októbra 1929, ako bol doplnený Haagskym protokolom 28. septembra 1955, podpísaného v Guatemala City 8. marca 1971 (ďalej uvádzaného ako Guatemalský protokol)
 - e) Dodatkových protokolov č. 1 až 3 a Montrealského protokolu č. 4 o doplnení Varšavského dohovoru, ako bol doplnený Haagskym protokolom, alebo Varšavského dohovoru, ako bol doplnený Haagskym protokolom aj Guatemalským protokolom, podpísaných v Montreale 25. septembra 1975 (ďalej uvádzaných ako Montrealské protokoly), alebo
2. na území každého štátu, ktorý je stranou tohto dohovoru na základe toho, že tento štát je zmluvnou stranou jedného dokumentu alebo viacerých dokumentov uvedených v odseku 1 písm. a) až e).

Článok 56

Štáty s viac ako jedným právnym poriadkom

1. Ak má štát dva územné celky alebo viacero územných celkov, na ktorých sa používajú rôzne právne poriadky vo vzťahu k otázkam upraveným týmto dohovorom, tento môže v čase podpisu, ratifikácie, prijatia, schválenia alebo prístupu vyhlásiť, že tento dohovor sa bude vzťahovať na všetky jeho územné celky alebo len na jeden územný celok alebo viacero územných celkov, a toto vyhlásenie môže kedykoľvek zmeniť predložením iného vyhlásenia.
2. Každé takéto vyhlásenie bude oznámené depozitárovi a bude výslovne určovať územné celky, na ktorých sa dohovor bude používať.
3. Vo vzťahu k štátu, ktorý je stranou, ktorý urobil takéto vyhlásenie:

- a) odkazy v článku 23 na „národnú menu“ budú považované za odkazy na menu príslušného územného celku tohto štátu, a
- b) odkaz v článku 28 na „právne predpisy štátu“ bude považovaný za odkaz na právne predpisy príslušného územného celku tohto štátu.

Článok 57

Výhrady

Proti tomuto dohovoru nemožno urobiť výhradu okrem toho, že štát, ktorý je stranou, môže kedykoľvek vyhlásiť oznámením depozitárovi, že tento dohovor sa nepoužije pre

- a) medzinárodnú leteckú prepravu poskytovanú a uskutočňovanú priamo štátom, ktorý je stranou, nie na obchodné účely, týkajúcu sa jeho funkcií a povinností ako suverénneho štátu, alebo
- b) prepravu osôb, nákladu a batožiny jeho vojenských orgánov lietadlami registrovanými alebo prenajatými v rámci štátu, ktorý je stranou, pričom celá kapacita tohto lietadla bola rezervovaná týmito orgánmi alebo v ich mene.

Na dôkaz toho podpísaní oprávnení zástupcovia, ktorí boli na to riadne splnomocnení, podpísali tento dohovor.

Dané v Montreale dňa 28. mája roku 1999 v anglickom, arabskom, čínskom, francúzskom, ruskom a španielskom jazyku, pričom všetky znenia sú rovnako autentické. Tento dohovor bude uložený v archívoch Medzinárodnej organizácie civilného letectva a jeho overené kópie doručí depozitár všetkým štátom, ktoré sú stranami tohto dohovoru, ako aj všetkým štátom, ktoré sú stranami Varšavského dohovoru, Haagskeho protokolu, Gualadajarského dohovoru, Guatemalského protokolu a Montrealských protokolov.

K oznámeniu č. 544/2003 Z. z.**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 100 000 Special Drawing Rights for each passenger, the carrier shall not be able to exclude or limit its liability.

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

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

Article 22

Limits of Liability in Relation to Delay, Baggage and Cargo

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

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

3. In the carriage of cargo, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to a sum of 17 Special Drawing Rights per 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 1 500 000 monetary units per passenger in judicial proceedings in their territories; 62 500 monetary units per passenger with respect to paragraph 1 of Article 22; 15 000 monetary units per passenger with respect to paragraph 2 of Article 22; and 250 monetary units per 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. States Parties shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1 of this Article, or the result of the conversion in paragraph 2 of this Article as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or

accession to this Convention and whenever there is a change in either.

Article 24
Review of Limits

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

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

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

Article 25
Stipulation on Limits

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

Article 26
Invalidity of Contractual Provisions
Any provision tending to relieve the carrier of liability

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

Article 27
Freedom to Contract

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

Article 28
Advance Payments

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

Article 29
Basis of Claims

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

Article 30
Servants, Agents – Aggregation of Claims

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

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

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

Article 31

Timely Notice of Complaints

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

2. In the case of damage, the person entitled to delivery must complain to the carrier forthwith after the discovery of the damage, and, at the latest, within seven days from the date of receipt in the case of checked baggage and 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 seized of the case.

Article 34

Arbitration

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

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

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

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

Article 35

Limitation of Actions

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

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

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 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.

