



REPUBLIKA HRVATSKA
MINISTARSTVO MORA, TURIZMA, PROMETA I RAZVITKA

NACRT

**PRIJEDLOG ZAKONA O POTVRĐIVANJU KONVENCIJE O
UJEDNAČAVANJU ODREĐENIH PRAVILA
ZA MEĐUNARODNI ZRAČNI PRIJEVOZ
S KONAČNIM PRIJEDLOGOM ZAKONA**

Zagreb, rujan 2007.

**PRIJEDLOG ZAKONA O POTVRĐIVANJU
KONVENCIJE O UJEDNAČAVANJU ODREĐENIH PRAVILA ZA
MEĐUNARODNI ZRAČNI PRIJEVOZ
S KONAČNIM PRIJEDLOGOM ZAKONA**

I. USTAVNA OSNOVA ZA DONOŠENJE ZAKONA

Ustavna osnova za donošenje Zakona o potvrđivanju Konvencije o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz sadržana je u odredbi članka 139. stavku 1. Ustava Republike Hrvatske („Narodne novine“, broj 41/01 - pročišćeni tekst i 55/01 – ispravak).

**II. OCJENA STANJA I CILJ KOJI SE DONOŠENJEM ZAKONA ŽELI
POSTIĆI**

Konvencija o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz (u daljnjem tekstu: Montrealska konvencija) usvojena je na Diplomatskoj konferenciji država članica Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO), u Montrealu, dana 28. svibnja 1999. godine. Montrealska konvencija je rezultat nastojanja država članica ICAO-a da moderniziraju i ujednače pravni okvir kojim se uređuje odgovornost zračnih prijevoznika za štete nastale putnicima, njihovoj prtljazi i teretu koji se prevoze tijekom međunarodnog zračnog prijevoza, a koji pravni okvir je do tada bio utvrđen Konvencijom o ujednačavanju određenih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu (u daljnjem tekstu: Varšavska konvencija) sastavljenom u Varšavi, dana 12. listopada 1929. godine. Uz Varšavsku konvenciju donesen je veliki broj protokola koji svaki za sebe na ponešto drugačiji način rješavaju određeno pitanje, osobito vezano za visinu odgovornosti zračnog prijevoznika, a svaki od tih protokola ima status zasebnog međunarodnog ugovora. No, kako države članice Varšavske konvencije nisu ujedno i članice svakog od usvojenih protokola, nastala je situacija opće pravne nesigurnosti. Jedini način da se to prevlada bilo je zajedničko djelovanje svih država i to kroz potpuno novu Konvenciju koja će objединiti najbolje standarde, praksu i načela kako bi se osigurala pravna zaštita interesa subjekata u međunarodnom zračnom prijevozu i potreba za pravičnom i potpunom naknadom pretrpljene štete. Time je uvelike eliminirana pravna nesigurnost koja je do tada postojala.

Montrealska konvencija se odnosi na komercijalni međunarodni zračni prijevoz, koji uključuje letove između dviju država članica Montrealske konvencije, kao i letove kojima je mjesto polaska i mjesto odredišta ista država članica Montrealske konvencije sa dogovorenim mjestom zaustavljanja u drugoj državi bez obzira da li je ta država članica Montrealske konvencije.

Najvažnije promjene koje uvodi Montrealska konvencija u sustav odgovornosti u zračnom prijevozu su sljedeće: načelo neograničene odgovornosti, moderniji dvostupanjski sustav odgovornosti, vrlo ograničena mogućnost oslobođenja od odgovornosti, mogućnost plaćanja predujma u slučaju tjelesne ozljede radi kompenziranja trenutnih ekonomskih potreba, mogućnost za žrtvu ili drugu osobu koja

ima pravo na kompenzaciju podnošenje tužbe pred sudom svojeg prebivališta ili boravišta, povišena granica odgovornosti zračnog prijevoznika u slučaju kašnjenja i u slučaju štete na prtljazi, modernizacija prijevozničke dokumentacije (elektronske karte i zračni teretni list), jasnije razgraničenje odgovornosti između ugovornog i stvarnog prijevoznika, jasnije propisana obveza zračnih prijevoznika da održavaju odgovarajuće osiguranje odgovornosti.

Ključna izmjena ipak se odnosi na načelo neograničene odgovornosti i dvostupanjski sustav odgovornosti. U prvom stupnju, ako zahtjev za naknadu štete u slučaju smrti ili ozljede putnika ne prelazi 100.000 posebnih prava vučenja, zračni prijevoznik odgovara po najstrožem kriteriju, kriteriju objektivne odgovornosti i ne može isključiti svoju odgovornost čak i ako dokaže da šteta nije uzrokovana njegovim nemarom. Zračni prijevoznik može biti potpuno ili djelomično oslobođen odgovornosti samo ako dokaže da je osoba koja traži naknadu štete uzrokovala štetu svojim nemarom, štetnim djelovanjem ili propustom.

Kada zahtjev za naknadu štete prelazi 100.000 posebnih prava vučenja, prijevoznik odgovara po pretpostavljenoj krivnji i neće biti odgovoran za štetu ako dokaže da takva šteta nije nastala radi njegovog nemara ili drugog štetnog djelovanja ili propusta njega ili njegovih službenika ili agenata, ili je takva šteta nastala isključivo radi nemara ili drugog štetnog djelovanja ili propusta treće strane.

Republika Hrvatska još uvijek podliježe sustavu odgovornosti zračnog prijevoznika iz Varšavske konvencije, koji je u odnosu na uređenje iz Montrealske konvencije nepovoljniji za putnika i koji još uvijek u nekim slučajevima teret dokaza stavlja na putnika.

Na međunarodnoj razini, Montrealska konvencija je stupila na snagu 4. studenog 2003. kada ju je ratificiralo 30 država. Krajem 2006. bilo je 78 država stranaka Montrealske konvencije.

Europska zajednica je položila svoju ispravu o odobrenju dana 29. travnja 2004. godine, te je od dana 28. lipnja 2004. godine postala strankom Montrealske konvencije. U državama koje su kasnije pristupile Europskoj uniji, Montrealska konvencija će stupiti na snagu kada polože instrumente potvrđivanja.

III. OSNOVNA PITANJA KOJA SE PREDLAŽU UREDITI ZAKONOM

Ovim Zakonom potvrđuje se Konvencija o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz, kako bi njezine odredbe u smislu članka 140. Ustava Republike Hrvatske („Narodne novine“, broj 41/01 - pročišćeni tekst i 55/01 – ispravak) postale dio unutarnjeg pravnog poretka Republike Hrvatske.

Bitna pitanja koja su uređena Montrealskom konvencijom se odnose na neograničenu odgovornost zračnog prijevoznika, moderniji dvostupanjski sustav odgovornosti, mogućnost plaćanja predujma u slučaju tjelesne ozljede radi kompenziranja trenutnih ekonomskih potreba, mogućnost za žrtvu ili drugu osobu koja ima pravo na kompenzaciju podnošenje tužbe pred sudom svojeg prebivališta ili boravišta, povišenu granicu odgovornosti zračnog prijevoznika u slučaju kašnjenja i u slučaju štete na prtljazi, modernizaciju prijevozničke dokumentacije (elektronske karte i zračni teretni list), jasnije razgraničenje odgovornosti između ugovornog i stvarnog prijevoznika,

jasnije propisanu obvezu zračnog prijevoznika da održava odgovarajuće osiguranje odgovornosti.

Budući da Republika Hrvatska želi što prije ući u Europsku uniju, a jedan od uvjeta za to je i pristupanje Montrealskoj konvenciji koja je već postala dio pravne stečevine Europske unije, pristupanje ovoj Konvenciji je od primarne važnosti.

Potvrđivanjem navedenog međunarodnog instrumenta Republika Hrvatska postaje dio suvremenog i uređenog sustava civilnog zračnog prometa gdje su sigurnost i prava putnika pri samom vrhu prioriteta.

IV. OCJENA POTREBNIH SREDSTAVA ZA PROVOĐENJE ZAKONA

Provedba ovoga Zakona ne zahtijeva osiguranje dodatnih financijskih sredstava u Državnom proračunu Republike Hrvatske.

V. PRIJEDLOG ZA DONOŠENJE ZAKONA PO HITNOM POSTUPKU

Temelj za donošenje ovoga Zakona po hitnom postupku nalazi se u članku 161. Poslovnika Hrvatskog sabora („Narodne novine“, broj 6/02 – pročišćeni tekst, 41/02, 91/03 i 58/04). Naime, budući da je potvrđivanje Montrealske konvencije dio Nacionalnog programa za pristupanje Republike Hrvatske Europskoj uniji – 2007., njezino potvrđivanje u III kvartalu ove godine predviđeno i u dokumentima izrađenima u procesu priprema za otvaranje pregovora za pridruživanje EU koji su prezentirani i odobreni od strane Europske komisije, te da je potvrđivanje jedan od koraka prema potpunom usklađivanju hrvatskog pravnog sustava sa pravnom stečevinom Europske unije, predlaže se donošenje ovoga Zakona po hitnom postupku.

S obzirom na prirodu postupka potvrđivanja međunarodnih ugovora kojim država i formalno izražava spremnost da bude vezana međunarodnim ugovorom donesenim u okviru Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva čija je i članica, kao i na činjenicu da se u ovoj fazi ne mogu vršiti izmjene ili dopune teksta međunarodnog ugovora, predlaže se donošenje Zakona po hitnom postupku objedinjavajući prvo i drugo čitanje.

VI. KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O POTVRĐIVANJU KONVENCIJE O UJEDNAČAVANJU ODREĐENIH PRAVILA ZA MEĐUNARODNI ZRAČNI PRIJEVOZ

Na temelju članka 18. Zakona o sklapanju i izvršavanju međunarodnih ugovora („Narodne novine“, broj 28/96), a polazeći od članka 139. stavak 1. Ustava Republike Hrvatske („Narodne novine“, broj 41/01 - pročišćeni tekst i 55/01 – ispravak), predlaže se pokretanje postupka za donošenje Zakona o potvrđivanju Konvencije o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz po hitnom postupku.

Nacrt Konačnog prijedloga Zakona o potvrđivanju Konvencije o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz glasi:

KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O POTVRĐIVANJU
KONVENCIJE O UJEDNAČAVANJU ODREĐENIH PRAVILA ZA
MEĐUNARODNI ZRAČNI PRIJEVOZ

Članak 1.

Potvrđuje se Konvencija o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz, sastavljena u Montrealu, dana 28. svibnja 1999., u izvorniku na engleskom, arapskom, kineskom, francuskom, ruskom i španjolskom jeziku.

Članak 2.

Tekst Konvencije iz članka 1. ovoga Zakona u izvorniku na engleskom jeziku i u prijevodu na hrvatski jezik glasi:

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

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,
RECOGNIZING the significant contribution of the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed in Warsaw on 12 October 1929, hereinafter referred to as the 'Warsaw Convention', and other related instruments to the harmonization of private international air law;
RECOGNIZING the need to modernize and consolidate the Warsaw Convention and related instruments;
RECOGNIZING the importance of ensuring protection of the interests of consumers in international carriage by air and the need for equitable compensation based on the principle of restitution;
REAFFIRMING the desirability of an orderly development of international air transport operations and the smooth flow of passengers, baggage and cargo in accordance with the principles and objectives of the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago on 7 December 1944;
CONVINCED that collective State action for further harmonization and codification of certain rules governing international carriage by air through a new Convention is the most adequate means of achieving an equitable balance of interests,
HAVE AGREED AS FOLLOWS:

CHAPTER I

GENERAL PROVISIONS

ARTICLE 1

Scope of application

1. This Convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking.
2. For the purposes of this Convention, the expression *international carriage* means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a 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 sixty-five and half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. These sums may be converted into the national currency concerned in round figures. The conversion of these sums into national currency shall be made according to the law of the State concerned.

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

when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

ARTICLE 24 Review of limits

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

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

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

ARTICLE 25 Stipulation on limits

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

ARTICLE 26
Invalidity of contractual provisions

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

ARTICLE 27
Freedom to contract

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

ARTICLE 28
Advance payments

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

ARTICLE 29
Basis of claims

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

ARTICLE 30
Servants, agents — aggregation of claims

1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which the Convention relates, such servant or agent, if they prove that they acted within

the scope of their employment, shall be entitled to avail themselves of the conditions and limits of liability which the carrier itself is entitled to invoke under this Convention.

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

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

ARTICLE 31

Timely notice of complaints

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

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

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

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

ARTICLE 32

Death of person liable

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

ARTICLE 33

Jurisdiction

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

2. In respect of damage resulting from the death or injury of a passenger, an action may be brought before one of the courts mentioned in paragraph 1 of this Article, or in the territory of a State Party in which at the time of the accident the passenger has his or her

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

3. For the purposes of paragraph 2,

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

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

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

ARTICLE 34

Arbitration

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

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

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

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

ARTICLE 35

Limitation of actions

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

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

ARTICLE 36

Successive carriage

1. In the case of carriage to be performed by various successive carriers and falling within the definition set out in paragraph 3 of Article 1, each carrier which accepts passengers, baggage or cargo is subject to the rules set out in this Convention and is deemed to be one

of the parties to the contract of carriage in so far as the contract deals with that part of the carriage which is performed under its supervision.

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

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

ARTICLE 37

Right of recourse against third parties

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

CHAPTER IV

COMBINED CARRIAGE

ARTICLE 38

Combined carriage

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

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

CHAPTER V

CARRIAGE BY AIR PERFORMED BY A PERSON OTHER THAN THE CONTRACTING CARRIER

ARTICLE 39

Contracting carrier actual carrier

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

ARTICLE 40

Respective liability of contracting and actual carriers

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

ARTICLE 41

Mutual liability

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

ARTICLE 42

Addressee of complaints and instructions

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

ARTICLE 43

Servants and agents

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

ARTICLE 44

Aggregation of damages

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

ARTICLE 45

Addressee of claims

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

ARTICLE 46
Additional jurisdiction

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

ARTICLE 47
Invalidity of contractual provisions

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

ARTICLE 48
Mutual relations of contracting and actual carriers

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

CHAPTER VI
OTHER PROVISIONS

ARTICLE 49
Mandatory application

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

ARTICLE 50
Insurance

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

operates to furnish evidence that it maintains adequate insurance covering its liability under this Convention.

ARTICLE 51
Carriage Performed in Extraordinary Circumstances

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

ARTICLE 52
Definition of days

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

CHAPTER VII

FINAL CLAUSES

ARTICLE 53
Signature, ratification and entry into force

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 54 Denunciation

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

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

ARTICLE 55 Relationship with other Warsaw Convention Instruments

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

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

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

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

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

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

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

2. within the territory of any single State Party to this Convention by virtue of that State being Party to one or more of the instruments referred to in 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.

KONVENCIJA O UJEDNAČAVANJU ODREĐENIH PRAVILA ZA MEĐUNARODNI ZRAČNI PRIJEVOZ

DRŽAVE STRANKE OVE KONVENCIJE

PREPOZNAJUĆI značajan doprinos Konvencije o ujednačavanju određenih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu, potpisane u Varšavi, dana 12. listopada 1929. godine, (u daljnjem tekstu: Varšavska konvencija), te drugih s njom povezanih instrumenata koji se odnose na usklađivanje međunarodnog privatnog prava u zračnom prometu;

PREPOZNAJUĆI potrebu za osuvremenjivanjem i konsolidacijom Varšavske konvencije i s njom povezanih instrumenata;

PREPOZNAJUĆI značaj zajamčene zaštite interesa korisnika u međunarodnom zračnom prijevozu i potrebe za pravičnom naknadom temeljenom na načelu naknade štete;

POTVRĐUJUĆI poželjnost uređenog razvoja letova letenja u međunarodnom zračnom prometu, te nesmetanog protoka putnika, prtljage i tereta sukladno načelima i ciljevima Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu sastavljene u Chicago-u 7. prosinca 1944. godine;

VJERUJUĆI da je zajedničko djelovanje država s ciljem daljnjeg usklađivanja i kodifikacije određenih pravila koja uređuju međunarodni zračni prijevoz kroz novu Konvenciju najprikladniji način postizanja pravedne uravnoteženosti interesa,

SPORAZUMJELE SU SE KAKO SLIJEDI:

POGLAVLJE I

OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Opseg primjene

1. Ova se Konvencija primjenjuje na cjelokupan međunarodni prijevoz osoba, prtljage ili putnika obavljen zrakoplovom za naknadu. Primjenjuje se isto tako i na besplatan prijevoz zrakoplovom koji obavlja zrakoplovna prijevoznička tvrtka.
2. U svrhe ove Konvencije izraz *međunarodni prijevoz* znači bilo koji prijevoz u kojem se, sukladno sporazumu između stranaka, mjesto polaska i mjesto odredišta, bilo da postoji ili ne postoji prekid ili prekrcaj tijekom tog prijevoza, nalazi ili unutar državnog područja dviju država stranaka ili unutar državnog područja jedne države stranke ako postoji ugovoreno zaustavno mjesto unutar državnog područja druge države, čak i ako ta država nije država stranka. Prijevoz između dva mjesta unutar državnog područja jedne države stranke bez ugovorenog zaustavnog mjesta unutar državnog područja druge države nije međunarodni prijevoz u svrhe ove Konvencije.
3. Prijevoz koji će obaviti nekoliko uzastopnih prijevoznika smatra se, u svrhe ove Konvencije, jednim nedjeljivim prijevozom ako ga stranke smatraju jednim letom, bilo da je ugovoren u obliku jednog ugovora ili niza ugovora, te on ne gubi svoj međunarodni karakter samo zato što će se jedan ugovor ili niz ugovora provesti u cijelosti unutar državnog područja iste države.
4. Ova Konvencija primjenjuje se isto tako i na prijevoz naveden u poglavlju V., pod uvjetima koji su sadržani u tom poglavlju.

Članak 2.

Prijevoz koji obavlja država i prijevoz poštanskih pošiljaka

1. Ova se Konvencija primjenjuje na prijevoz koji obavlja država ili pravno utemeljena javna tijela pod uvjetom da potpada pod uvjete utvrđene u članku 1.
2. Pri prijevozu poštanskih pošiljaka prijevoznik je odgovoran isključivo odgovarajućoj poštanskoj upravi sukladno propisima primjenjivim na odnose između prijevoznika i poštanskih uprava.
3. Odredbe ove Konvencije ne primjenjuju se na prijevoz poštanskih pošiljaka osim kako je predviđeno u stavku 2. ovoga članka.

POGLAVLJE II

DOKUMENTACIJA I OBVEZE STRANAKA KOJE SE ODNOSI NA PRIJEVOZ PUTNIKA, PRTLJAGE I TERETA

Članak 3. Putnici i prtljaga

1. Za prijevoz putnika izdaje se samostalni ili skupni prijevozni dokument koji sadržava:
 - (a) navođenje mjesta polaska i mjesta odredišta;
 - (b) ukoliko se mjesta polaska i odredišta nalaze unutar državnog područja jedne države stranke, a jedno ili više ugovorenih zaustavnih mjesta unutar državnog područja druge države, navođenje barem jednog od tih zaustavnih mjesta.
2. Bilo koji drugi način zabilježbe podataka navedenih u stavku 1. može zamijeniti izdavanje dokumenta navedenog u tom stavku. Ako se koristi bilo koje od tih sredstava, prijevoznik nudi putniku da mu izda pisanu izjavu o podatku zabilježenom na navedeni način.
3. Prijevoznik izdaje putniku oznaku za označavanje prtljage za svaki komad predane prtljage.
4. Putniku se predaje pisana obavijest kojom ga se upućuje da u slučajevima u kojima je ova Konvencija primjenjiva ona uređuje i može ograničiti odgovornost prijevoznika za slučaj smrti ili povrede i za uništenje ili gubitak ili oštećenje prtljage te za kašnjenje.
5. Nepoštovanje odredaba prethodnih stavaka ne utječe na postojanje ili valjanost ugovora o prijevozu koji usprkos tome podliježe odredbama ove Konvencije uključujući i one koje se odnose na ograničenje odgovornosti.

Članak 4. Teret

1. Za prijevoz tereta izdaje se zračni teretni list.
2. Bilo koje drugo sredstvo na kojem se pohranjuje zapis o prijevozu koji će biti izvršen može zamijeniti izdavanje zračnog teretnog lista. Ako se koriste takva druga sredstava prijevoznik, ako to od njega zatraži pošiljatelj, izdaje pošiljatelju potvrdu o primitku tereta koja omogućava utvrđivanje pošiljke i pristup podacima sadržanim u zapisu koji je pohranjen na takvom drugom sredstvu.

Članak 5. Sadržaj zračnog teretnog lista ili potvrde o primitku tereta

- Zračni teretni list ili potvrda o primitku tereta uključuje:
- (a) navođenje mjesta polaska i mjesta odredišta;
 - (b) ako se mjesta polaska i mjesta odredišta nalaze unutar državnog područja jedne države stranke, a jedno ili više ugovorenih zaustavnih mjesta unutar državnog područja druge države, navođenje barem jednog takvog zaustavnog mjesta; i

(c) navođenje težine pošiljke.

Članak 6.

Dokument koji se odnosi na narav tereta

Od pošiljatelja se može zatražiti, ukoliko je to potrebno radi ispunjavanja formalnosti carinskih, policijskih i srodnih javnih tijela, da izda dokument u kojem navodi narav tereta. Ova odredba za prijevoznika ne stvara dužnost, obvezu ili odgovornost koja bi iz toga mogla proizići.

Članak 7.

Opis zračnog teretnog lista

1. Zračni teretni list pošiljatelj sastavlja u izvorniku sastavljenom od tri dijela.
2. Prvi dio je obilježen oznakom «*za prijevoznika*»; njega potpisuje pošiljatelj. Drugi dio je označen oznakom «*za primatelja*»; njega potpisuju pošiljatelj i prijevoznik. Treći dio potpisuje prijevoznik koji ga predaje pošiljatelju nakon prihvata tereta.
3. Potpis prijevoznika i potpis pošiljatelja mogu se ispisati ili otisnuti pečatom.
4. Ako, na zahtjev pošiljatelja, prijevoznik sastavi zračni teretni list, smatra se da ga je prijevoznik sastavio sa znanjem pošiljatelja s mogućnošću dokazivanja suprotnog.

Članak 8.

Dokumentacija za višestruka pakiranja

Kada se radi o više od jednog pakiranja:

- (a) prijevoznik tereta ima pravo zatražiti pošiljatelja da izda zasebne zračne teretne listove;
- (b) pošiljatelj ima pravo zatražiti prijevoznika da izda zasebne potvrde o primitku tereta kada se koriste druga sredstva navedena u stavku 2. članka 4.

Članak 9.

Neudovoljavanje zahtjevima za dokumentacijom

Nepriдрžavanje odredaba članaka 4. do 8. ne utječe na postojanje ili valjanost ugovora o prijevozu, koji usprkos tome podliježe odredbama ove Konvencije uključujući one odredbe koje se odnose na ograničenje odgovornosti.

Članak 10.

Odgovornost za pojedinosti iz dokumentacije

1. Pošiljatelj je odgovoran za točnost pojedinosti i izjava koje se odnose na teret i koje je unio ili su u njegovo ime unijeti u zračni teretni list ili koje je predao ili su u njegovo ime predani prijevozniku kako bi se unijeli u potvrdu o primitku tereta ili kako bi se unijeli u zapis pohranjen na drugim sredstvima navedenim u stavku 2. članka 4. Naprijed navedeno se isto tako primjenjuje u slučaju kada je osoba koja obavlja poslove u ime pošiljatelja istovremeno i agent prijevoznika.

2. Pošiljatelj obeštećuje prijevoznika za sve štete koje je pretrpio prijevoznik ili bilo koja druga osoba kojoj je prijevoznik odgovoran radi nepravilnosti, netočnosti ili nepotpunosti pojedinosti i izjava koje je predao pošiljatelj ili su predane u njegovo ime.

3. Prema odredbama stavaka 1. i 2. ovoga članka prijevoznik obeštećuje pošiljatelja za sve štete koje je pretrpio pošiljatelj ili bilo koja druga osoba kojoj je pošiljatelj odgovoran, radi nepravilnosti, netočnosti ili nepotpunosti pojedinosti i izjava koje je unio prijevoznik ili su u njegovo ime unijeti upisani u potvrdu o primitku tereta ili u zapis pohranjen na druga sredstva navedena u stavku 2. članka 4.

Članak 11.

Dokaziva vrijednost dokumentacije

1. Zračni teretni list ili potvrda o primitku tereta predstavljaju *prima facie* dokaz o sklapanju ugovora, prihvatu tereta i o uvjetima prijevoza koji su u njemu navedeni.

2. Bilo kakva izjava u zračnom teretnom listu ili u potvrdi o primitku tereta koja se odnosi na težinu, dimenzije i pakiranje tereta, kao i izjave koje se odnose na broj pakiranja, su *prima facie* dokaz o navedenim činjenicama; one izjave koje se odnose na količinu, volumen i uvjete tereta ne predstavljaju dokaz protiv prijevoznika, osim u onoj mjeri u kojoj je bilo i u kojoj jest navedeno u zračnom teretnom listu ili potvrdi o primitku tereta da su obje provjerene u prisutnosti pošiljatelja ili koje se odnose na očigledno stanje tereta.

Članak 12.

Pravo raspolaganja teretom

1. Podložno odgovornosti pošiljatelja da izvrši sve svoje obveze iz ugovora o prijevozu pošiljatelj ima pravo raspolagati teretom, te ga može povući u zračnoj luci polaska ili zračnoj luci odredišta, ili da ga može zaustaviti tijekom putovanja pri bilo kojem slijetanju, ili može zatražiti da se teret isporuči u mjestu odredišta ili tijekom putovanja osobi koja je različita od izvorno određenog primatelja, ili pak zatražiti da se teret vrati u zračnu luku polaska. Pošiljatelj se ne smije koristiti pravom raspolaganja na štetu prijevoznika ili drugih pošiljatelja i mora nadoknaditi sve troškove koji su nastali korištenjem ovoga prava.

2. Ukoliko prijevoznik nije u mogućnosti provesti upute pošiljatelja o tome ga mora bez odgode obavijestiti.

3. Ako prijevoznik provede upute pošiljatelja koje se odnose na raspolaganje teretom, a da pri tom nije zatraženo izdavanje dijela zračnog teretnog lista ili ako se potvrda o primitku tereta ne izda potonjem, prijevoznik će biti odgovoran, ne utječući na njegovo pravo naknade troškova od pošiljatelja, za bilo kakvu štetu koja se pri tom može nanijeti bilo kojoj osobi koja je pravovaljano u posjedu tog dijela zračnog teretnog lista ili potvrde o primitku tereta.

4. Pravo dano pošiljatelju prestaje u trenutku kada to pravo počinje za primatelja sukladno članku 13. Međutim, ukoliko primatelj odbije primiti teret ili se s njime ne može stupiti u kontakt, pošiljatelj zadržava pravo raspolaganja teretom.

Članak 13. Isporuka tereta

1. S iznimkom slučaja kada je pošiljatelj iskoristio svoje pravo iz članka 12. primatelj ima pravo, po dolasku tereta u mjesto odredišta, zatražiti prijevoznika da mu isporuči teret po izvršenju plaćanja dospjelih pristojbi i po udovoljavanju uvjetima prijevoza.

2. Ako nije ugovoreno drugačije, dužnost je prijevoznika da čim teret stigne o tome obavijesti primatelja.

3. Ako prijevoznik prizna gubitak tereta, ili ako teret nije stigao po isteku sedam dana od datuma kada je trebao stići, primatelj ima pravo provesti prava protiv prijevoznika koja proističu iz ugovora o prijevozu.

Članak 14. Ostvarivanje prava pošiljatelja i primatelja

Pošiljatelj i primatelj mogu odgovarajuće ostvariti sva prava koja su im dodijeljena u člancima 12. i 13., svaki u svoje vlastito ime, bilo da zastupaju svoj vlastiti interes ili interes drugoga, pod uvjetom da izvršavaju svoje obveze koje su mu nametnute ugovorom o prijevozu.

Članak 15. Odnos pošiljatelja i primatelja ili međusobni odnosi trećih stranaka

1. Članci 12., 13. i 14. ne utječu niti na međusobne odnose pošiljatelja i primatelja, niti na odnose trećih stranaka čija prava proizlaze ili iz prava pošiljatelja ili iz prava primatelja.

2. Odredbe članka 12., 13. i 14. mogu se mijenjati isključivo izričitom odredbom izraženom u zrakoplovnom tovarnom listu ili potvrdi o primitku tereta.

Članak 16.

Formalnosti carine, policije i drugih javnih tijela

1. Pošiljatelj mora predati takve podatke i takve dokumente koji su potrebni za ispunjavanje formalnosti carine, policije i drugih javnih tijela prije nego se teret može isporučiti primatelju. Pošiljatelj je odgovoran prijevozniku za bilo kakvu štetu uzrokovanu odsutnošću, nedostatnošću ili neispravnnošću bilo kojeg od tih podataka ili dokumenata, osim ako je šteta nastala radi greške prijevoznika, njegovih službenika ili agenata.
2. Prijevoznik nema nikakvu obvezu da provjerava ispravnosti ili dostatnost takvih podataka ili dokumenata.

POGLAVLJE III

Odgovornost prijevoznika i opseg naknade za štetu

Članak 17.

Smrt i povreda putnika – oštećenje prtljage

1. Prijevoznik je odgovoran za pretrpljenu štetu u slučaju smrti ili tjelesne povrede putnika isključivo pod uvjetom da se nesreća koja je prouzročila smrt ili ozljedu dogodila u zrakoplovu ili u tijeku bilo koje radnje ukrcaja ili iskrcaja.
2. Prijevoznik je odgovoran za pretrpljenu štetu u slučaju uništenja ili gubitka, ili štete na predanoj prtljazi isključivo pod uvjetom da je događaj koji je prouzročio uništenje, gubitak ili štetu dogodio u zrakoplovu ili tijekom bilo kojeg razdoblja u kojem je predana prtljaga bila pod nadzorom prijevoznika. Međutim, prijevoznik nije odgovoran ako i u mjeri u kojoj je šteta nastala radi svojstvenog nedostatka, kvalitete ili greške na prtljazi. U slučaju prtljage koja nije predana, uključujući osobne stvari, prijevoznik je odgovoran ako je šteta nastala njegovom greškom ili greškom njegovih službenika ili agenata.
3. Ako prijevoznik prizna gubitak predane prtljage, ili ako predana prtljaga nije stigla nakon isteka dvadeset i jednog dana od datuma kada je trebala stići, putnik ima pravo protiv prijevoznika ostvariti svoja prava koja proizlaze iz ugovora o prijevozu.
4. Ako nije utvrđeno drugačije, u ovoj Konvenciji izraz «prtljaga» znači i predanu i nepredanu prtljagu.

Članak 18.

Oštećenje tereta

1. Prijevoznik je odgovoran za pretrpljenu štetu u slučaju uništenja ili gubitka, ili štete na teretu isključivo pod uvjetom da se događaj koji je prouzročio štetu pretrpljenu na taj način dogodio u zrakoplovu tijekom zračnog prijevoza.
2. Međutim, prijevoznik nije odgovoran ako i u mjeri u kojoj se dokaže da je uništenje, ili gubitak, ili šteta na teretu nastala radi jednog ili radi više od slijedećih uzroka:
 - (a) svojstveni nedostatak, kvaliteta ili greška tog tereta;

(b) manjkavo pakiranje tog tereta kojeg je provela bilo koja osoba osim prijevoznika ili njegovih službenika ili agenata;

(c) ratno djelovanje ili oružani sukob;

(d) akt javnog tijela donesen u svezi ulaska, izlaska ili tranzita tereta.

3. Zračni prijevoz u opsegu značenja stavka 1. ovoga članka obuhvaća razdoblje tijekom kojeg je teret pod nadzorom prijevoznika.

4. Razdoblje zračnog prijevoza ne proteže se ni na kakav kopneni prijevoz, pomorski prijevoz, niti na prijevoz unutarnjim vodama izvršen izvan zračne luke. Ako se, unatoč tome, takav prijevoz obavi u okviru provedbe ugovora o zračnom prijevozu u svrhe utovara, isporuke ili pretovara, smatrat će se, ako se ne dokaže suprotno, da je bilo koja od takvih šteta proizišla iz nekog događaja koji se odvio tijekom zračnog prijevoza. Ako prijevoznik bez odobrenja pošiljatelja zamijeni prijevoz nekim drugim načinom u cijelosti ili na dijelu prijevoza za koji su stranke sklopile ugovor o zračnom prijevozu, za takav će se prijevoz obavljen nekim drugim načinom smatrati da spada u razdoblje zračnog prijevoza.

Članak 19.

Kašnjenje

Prijevoznik je odgovoran za štetu uzrokovanu kašnjenjem zračnog prijevoza putnika, prtljage ili tereta. Unatoč tomu, prijevoznik nije odgovoran za štetu uzrokovanu kašnjenjem ako dokaže da su on i njegovi službenici i agenti poduzeli sve mjere koje su se razumno mogle zatražiti da izbjegnju štetu ili ako nije bilo moguće poduzeti takve mjere.

Članak 20.

Razrješenje

Ako prijevoznik dokaže da je šteta uzrokovana ili se može pripisati nemaru ili drugom štetnom djelovanju ili propustu osobe koja traži naknadu, ili osobe od koje to pravo potiče, prijevoznik je u cijelosti ili djelomično oslobođen svoje odgovornosti prema tužitelju u mjeri u kojoj je taj nemar ili štetno djelovanje ili propust prouzročio štetu ili joj je doprinio. Kada radi smrti ili povrede putnika naknadu traži neka druga osoba, a ne sam putnik, prijevoznik je isto tako u potpunosti ili djelomično oslobođen od odgovornosti u mjeri u kojoj dokaže da je šteta prouzročena ili joj je doprinijeto nemarom ili drugim štetnim djelovanjem ili propustom tog putnika. Ovaj članak primjenjuje se na sve odredbe o odgovornosti u ovoj Konvenciji, uključujući stavak 1. članka 21.

Članak 21.

Naknada štete u slučaju smrti ili povrede putnika

1. Za štetu iz stavka 1. članka 17. koja ne prekoračuje 100 000 posebnih prava vučenja za svakog putnika, prijevoznik ne može isključiti niti ograničiti svoju odgovornost.

2. Prijevoznik nije odgovoran za štetu iz stavka 1. članka 17. do mjere u kojoj ona prekoračuje 100.000 posebnih prava vučenja ako prijevoznik dokaže da:

(a) takva šteta nije nastala radi nemara ili drugog štetnog djelovanja ili propusta prijevoznika ili njegovih službenika ili agenata; ili

(b) je takva šteta nastala isključivo radi nemara ili drugog štetnog djelovanja ili propusta treće stranke.

Članak 22.

Ograničenja odgovornosti vezana uz kašnjenje, prtljagu i teret

1. U slučaju štete uzrokovane kašnjenjem kako je navedeno u članku 19. pri prijevozu osoba, odgovornost prijevoznika za svakog putnika ograničena je na 4.150 posebnih prava vučenja.

2. Pri prijevozu prtljage, odgovornost prijevoznika u slučaju uništenja, gubitka, štete ili kašnjenja ograničena je na 1.000 posebnih prava vučenja za svakog putnika ako putnik nije ispunio, u trenutku predaje provjerene prtljage prijevozniku, posebnu izjavu interesa za isporuku u odredište i ako nije platio dodatni iznos ako je to od njega zahtijevano. U takvom će slučaju prijevoznik imati obvezu platiti iznos koji ne prekoračuje iznos naveden u izjavi, ako ne dokaže da je iznos veći od putnikovog stvarnog interesa za isporuku u odredištu.

3. Pri prijevozu tereta, odgovornost prijevoznika u slučaju uništenja, gubitka, štete ili kašnjenja ograničena je na iznos od 17 posebnih prava vučenja po kilogramu, ako pošiljatelj nije ispunio, u trenutku predaje pakiranja prijevozniku, posebnu izjavu interesa za isporuku u odredištu i ako nije platio dodatni iznos, ako je to od njega zatraženo. U tom će slučaju prijevoznik biti odgovoran platiti iznos koji ne prekoračuje navedeni iznos, ako ne dokaže da je iznos veći od pošiljateljevog stvarnog interesa za isporuku u odredištu.

4. U slučaju uništenja, gubitka, štete ili kašnjenja dijela tereta, ili bilo koje stvari koja je u teretu sadržana, težina koja se uzima u obzir pri određivanju iznosa na koji je ograničena odgovornost prijevoznika je isključivo ukupna težina jednog ili više odnosnih pakiranja. Međutim, kada uništenje, gubitak, šteta ili kašnjenje dijela tereta, ili bilo koje stvari koja je u teretu sadržana, utiče na vrijednost drugih pakiranja pokrivenih istim zračnim teretnim listom, ili istom potvrdom o primitku ili, ako ti dokumenti nisu izdani, zapisom o primitku pohranjenom na nekim drugim sredstvima koja su navedena u stavku 2. članka 4., ukupna težina takvog pakiranja ili takvih pakiranja isto se tako uzima u obzir pri određivanju ograničenja odgovornosti.

5. Prethodne odredbe stavaka 1. i 2. ovoga članka ne primjenjuju se ako se ne dokaže da je šteta nastala radi djelovanja ili propusta prijevoznika, njegovih službenika ili agenata, s namjerom izazivanja štete ili radi krajnje nepažnje sa sviješću o mogućnosti nastanka štete; pod uvjetom da se u slučaju takvog djelovanja ili propusta službenika ili agenta isto tako dokaže da je navedeni službenik ili agent djelovao unutar opsega radova njegovog radnog mjesta.

6. Ograničenja propisana u članku 21. i u ovom članku ne sprječavaju sud da povrh toga dosudi, suglasno svojem vlastitom pravu, sudske troškove u cijelosti ili djelomično, kao i druge troškove parničnog postupka koje je imao tužitelj, uključujući kamate. Prethodna

odredba ne primjenjuje se ako iznos dosuđene naknade štete, bez sudskih troškova i drugih troškova parničnog postupka, ne prekorači iznos koji je prijevoznik u pisanom obliku ponudio tužitelju u roku od šest mjeseci od datuma nastanka događaja koji je prouzročio štetu, ili prije početka aktivnosti, ako je to bilo kasnije.

Članak 23. Pretvorba novčanih jedinica

1. Smatra se da se iznosi navedeni u uvjetima posebnih prava vučenja u ovoj Konvenciji odnose na posebna prava vučenja kako ih definira Međunarodni monetarni fond. Pretvorba iznosa u nacionalne valute se, u slučaju sudskih postupaka, izvršava sukladno vrijednosti takvih valuta pod uvjetima posebnog prava vučenja na datum presude. Vrijednost nacionalne valute, pod uvjetima posebnog prava vučenja, države stranke koja je članica Međunarodnog monetarnog fonda izračunava se prema metodi određivanja vrijednosti koju primjenjuje Međunarodni monetarni fond, koja je na snazi na datum presude, za njegove aktivnosti i transakcije. Vrijednost nacionalne valute, pod uvjetima posebnog prava vučenja, države stranke koja nije članica Međunarodnog monetarnog fonda, izračunava se na način koji odredi ta država.

2. Međutim, one države koje nisu članice Međunarodnog monetarnog fonda i čije pravo ne dopušta primjenu odredaba stavka 1. ovoga članka mogu, prilikom ratifikacije ili pristupa ili u bilo kojem trenutku nakon toga, izjaviti da je određeno ograničenje odgovornosti prijevoznika propisano u članku 21. u iznosu od 1.500.000 monetarnih jedinica po putniku u sudskom postupku na njihovim državnim područjima; 62.500 monetarnih jedinica po putniku u odnosu na stavak 1. članka 22.; 15.000 monetarnih jedinica po putniku u odnosu na stavak 2. članka 22.; te 250 monetarnih jedinica po kilogramu u odnosu na stavak 3. članka 22. Ova monetarna jedinica odgovara vrijednosti šezdeset pet cijelih i jedne polovine miligrama zlata finoće devet stotina od tisuću. Ti se iznosi mogu pretvoriti u odnosnu nacionalnu valutu uz zaokruživanje. Pretvorba tih iznosa u nacionalnu valutu provodi se prema pravu odnosne države.

3. Izračun naveden u posljednjoj rečenici stavka 1. ovoga članka i metoda pretvorbe navedena u stavku 2. ovoga članka provodi se na takav način da se izrazi u nacionalnoj valuti države stranke u najvećoj mogućoj mjeri jednaka realna vrijednost za iznose iz članka 21. i 22. kako bi oni proizašli iz primjene prve tri rečenice stavka 1. ovoga članka. Države stranke izvješćuju depozitara o načinu izračuna prema stavku 1. ovoga članka, ili rezultatu konverzije iz stavka 2. ovoga članka, već prema slučaju, prilikom polaganja isprave o ratifikaciji, prihvatu, odobrenju ili pristupu ovoj Konvenciji i pri izmjeni bilo kojeg od navedenih dokumenata.

Članak 24. Revizija ograničenja

1. Ne utječući na odredbe članka 25. ove Konvencije i sukladno stavku 2. u daljnjem tekstu, ograničenja odgovornosti propisana u člancima 21. 22. i 23. revidira depozitar u vremenskim razmacima od pet godina, a prva će se takva revizija izvršiti na kraju pete

godine nakon datuma stupanja ove Konvencije na snagu, ili ako Konvencija ne stupi na snagu u roku od pet godina od datuma njezinog prvog otvaranja za potpis, tijekom prve godine njezinog stupanja na snagu, pozivajući se na faktor inflacije koji odgovara akumuliranoj stopi inflacije od prethodne revizije ili prvom prilikom od datuma stupanja Konvencije na snagu. Omjer stope inflacije koji se koristi pri određivanju faktora inflacije je ponderirani prosjek godišnjih stopa porasta ili smanjenja indeksa potrošačkih cijena država čije valute obuhvaćaju posebno pravo vučenja navedeno u stavku 1. članka 23.

2. Ako revizija navedena u prethodnom stavku zaključi da je faktor inflacije prerastao 10 posto, depozitar obavještava države stranke o reviziji ograničenja odgovornosti. Bilo koja takva revizija stupa na snagu šest mjeseci nakon što su obaviještene države stranke. Ako u roku od tri mjeseca nakon izvješćivanja država stranaka većina država stranaka izraze svoje neslaganje, revizija neće stupiti na snagu i depozitar upućuje predmet na sjednicu država stranaka. Depozitar odmah izvješćuje sve države stranke o stupanju na snagu svake revizije.

3. Bez obzira na stavak 1. ovoga članka, postupak na koji se odnosi stavak 2. ovoga članka primjenjuje se u bilo kojem trenutku pod uvjetom da jedna trećina država stranaka izrazi želju u tom smislu, te pod uvjetom da je faktor inflacije naveden u stavku 1. prekoračio 30 posto od prethodne revizije ili od datuma stupanja ove Konvencije na snagu ako prethodne revizije nije bilo. Naknadne revizije prema postupku opisanom u stavku 1. ovoga članka održat će se u vremenskim razmacima od pet godina počevši od kraja pete godine od datuma revizije prema ovom stavku.

Članak 25.

Odredba o ograničenjima

Prijevoznik može odrediti da ugovor o prijevozu podliježe višim ograničenjima odgovornosti od ograničenja navedenih u ovoj Konvenciji ili da ne podliježe nikakvim ograničenjima odgovornosti.

Članak 26.

Ništavost ugovornih odredaba

Bilo koja odredba koja nastoji osloboditi prijevoznika od odgovornosti ili odrediti niže ograničenje od onog koje je propisano u ovoj Konvenciji ništava je, ali ništavost bilo koje takve odredbe ne znači i ništavost cijelog ugovora, koji i dalje podliježe odredbama ove Konvencije.

Članak 27.

Sloboda ugovaranja

Ništa sadržano u ovoj Konvenciji ne sprječava prijevoznika da odbije sklopiti bilo kakav ugovor o prijevozu, da se odrekne bilo kakve obrane raspoložive prema Konvenciji ili da uspostavi uvjete koji nisu u suprotnosti s odredbama ove Konvencije.

Članak 28. Avansna plaćanja

U slučaju zrakoplovnih nesreća koje rezultiraju smrću ili povredom putnika, prijevoznik, ako to nacionalno pravo zahtijeva, vrši avansna plaćanja bez odgode fizičkim osobama ili osobama koja imaju pravo zatražiti naknadu da bi udovoljili trenutnim ekonomskim potrebama tih osoba. Navedena avansna plaćanja neće predstavljati priznanje odgovornosti i mogu se naknaditi bilo kojim iznosima koje prijevoznik naknadno uplati na ime naknade štete.

Članak 29. Temelj za odštetne zahtjeve

Za prijevoz putnika, prtljage i tereta, bilo kakav odštetni zahtjev, s bilo koje osnove, bilo prema ovoj Konvenciji ili prema ugovoru ili na temelju kršenja ugovora ili na neki drugi način, mogu se podnijeti samo pod uvjetima i takvim ograničenjima odgovornosti kako je određeno ovom Konvencijom ne utječući na pitanje tko su osobe koje imaju pravo na tužbu i koja im prava pripadaju. U bilo kojoj od navedenih aktivnosti, kaznene, preventivne ili bilo kakve druge štete koje se ne mogu nadoknaditi ne mogu se naplatiti.

Članak 30. Službenici, agenti – združivanje odštetnih zahtjeva

1. Ako se pokrene sudski postupak protiv prijevoznikovog službenika ili agenta koji proizlazi iz štete na koju se odnosi Konvencija, taj službenik ili agent, ako dokažu da su djelovali u okviru opsega svog radnog mjesta, ima se pravo koristiti uvjetima i ograničenjima odgovornosti koja ima pravo koristiti sam prijevoznik na temelju ove Konvencije.
2. Združivanje iznosa koji se mogu naplatiti od prijevoznika, njegovih službenika i agenata u tom slučaju ne prekoračuju navedena ograničenja.
3. Osim kada se odnose na prijevoz tereta, odredbe stavaka 1. i 2. ovoga članka ne primjenjuju se ako se dokaže da je šteta nastala djelovanjem ili propustom službenika ili agenta učinjenim s namjerom da prouzroči štetu ili nepažnjom sa sviješću o mogućnosti nastanka štete.

Članak 31. Pravovremeno obavještanje o pritužbama

1. Kada osoba zadužena za isporuku predane prtljage ili tereta tu prtljagu ili teret primi bez pritužbi navedeni primitak predstavlja *prima facie* dokaz da su prtljaga ili teret isporučeni u dobrom stanju i sukladno prijevozničkom dokumentu ili uz zapis pohranjen na nekom drugom sredstvu navedenom u stavku 2. članka 3. i stavku 2. članka 4.

2. U slučaju nastanka štete, osoba koja ima pravo na isporuku mora pritužbu uputiti prijevozniku bez odgode nakon otkrića štete, a najkasnije u roku od sedam dana od datuma primitka u slučaju predane prtljage i četrnaest dana od datum primitka u slučaju tereta. U slučaju kašnjenja, ova pritužba mora biti podnijeta najkasnije u roku od dvadeset i jednog dana od datuma na koji joj je prtljaga ili teret stavljen na raspolaganje.
3. Svaka pritužba mora biti sastavljena u pisanom obliku i predana ili poslana u prethodno navedenim rokovima.
4. Ako nikakva pritužba nije podnesena u prethodno navedenim rokovima, nikakva tužba neće se podnositi protiv prijevoznika, osim u slučaju prijave na njegovoj strani.

Članak 32. Smrt odgovorne osobe

U slučaju smrti odgovorne osobe tužba za naknadu štete podnosi se u skladu s odredbama ove Konvencije protiv onih koji pravno zastupaju njegovu ili njezinu ostavinu.

Članak 33. Sudska nadležnost

1. Tužba za naknadu štete podnosi se, po izboru tužitelja, na državnom području jedne od država stranaka, bilo pred sudom stalnog boravišta prijevoznika ili u glavnom mjestu njegovog poslovanja, ili u mjestu poslovanja u kojem je sklopljen ugovor ili na sudu u mjestu odredišta.
2. U odnosu na štetu nastalu zbog smrti ili ozljede putnika, tužba se može podnijeti pred jednim od sudova navedenih u stavku 1. ovoga članka ili na državnom području države stranke na kojem je u trenutku nesreće putnik ili putnica imao svoje prebivalište ili boravište i na koje ili sa kojeg prijevoznik obavlja svoje letove sa svrhom zračnog prijevoza putnika, bilo svojim vlastitim zrakoplovom ili zrakoplovnom nekog drugog prijevoznika temeljem komercijalnog sporazuma, te na kojem prijevoznik vodi svoje poslovanje zračnog prijevoza putnika iz prostorija koje posjeduje ili koje je iznajmio sam prijevoznik ili neki drugi prijevoznik s kojim je sklopio komercijalni sporazum.
3. U svrhe stavka 2.
 - (a) «*komercijalni sporazum*» znači sporazum, s iznimkom agencijskog ugovora, sklopljen između prijevoznika koji se odnosi na njihove međusobne zajedničke letove u svrhe zračnog prijevoza putnika;
 - (b) «*prebivalište i boravište*» znači jedno stalno i trajno boravište putnika u trenutku nesreće. Državljanstvo putnika u ovom smislu neće biti odlučujući čimbenik.
4. Pitanje postupka uređuje pravo suda kojemu je predmet povjeren.

Članak 34. Arbitraža

1. Sukladno odredbama ovoga članka, stranke ugovora o zračnom prijevozu tereta mogu odrediti da će svaki spor koji se odnosi na odgovornost prijevoznika prema ovoj Konvenciji rješavati arbitražom. Takav sporazum se sastavlja u pisanom obliku.
2. Arbitražni će se postupak, prema izboru tužitelja, održati na jednom od nadležnih sudova iz članka 33.
3. Arbitar ili arbitražni sud će primjenjivati odredbe ove Konvencije.
4. Odredbe stavaka 2. i 3. ovoga članka smatrat će se dijelom svake arbitražne odluke ili sporazuma, te bilo kakav uvjet takve odluke ili sporazuma koji nije s njima sukladan bit će ništav.

Članak 35. Zastara postupaka

1. Pravo na naknadu štete prestaje ako se tužba ne podnese u roku od dvije godine računajući od datuma dolaska u mjesto odredišta ili od datuma kada je zrakoplov trebao stići ili od datuma kada je teret zaustavljen.
2. Metoda izračuna razdoblja odredit će se prema pravu koje se primjenjuje na sudu koji je prihvatio slučaj.

Članak 36. Uzastopni prijevoz

1. U slučaju prijevoza kojeg obavljaju različiti uzastopni prijevoznici koji ulazi u definiciju navedenu u stavku 3. članka 1., svaki prijevoznik koji prihvaća putnike, prtljagu ili teret podliježe odredbama ove Konvencije i smatra se jednom od stranaka ugovora o prijevozu tako dugo dok se ugovor odnosi na prijevoz koji se obavlja pod njegovim nadzorom.
2. U slučaju prijevoza ovakve naravi, putnik ili bilo koja osoba koja ima pravo na njezinu ili njegovu naknadu može podnijeti tužbu isključivo protiv prijevoznika koji je obavljao prijevoz tijekom kojeg je došlo do nesreće ili kašnjenja, osim u slučaju kada, temeljem izričitog sporazuma, prvi prijevoznik preuzima odgovornost za cjelokupno putovanje.
3. Što se tiče prtljage ili tereta, putnik ili pošiljatelj imat će pravo na podnošenje tužbe protiv prvog prijevoznika, a putnik ili pošiljatelj koji je zadužen za isporuku imat će pravo podnošenja tužbe protiv posljednjeg prijevoznika, te nadalje, svaki od njih može podnijeti tužbu protiv prijevoznika koji je obavio prijevoz tijekom kojeg je došlo do uništenja, gubitka, štete ili kašnjenja. Ovi će prijevoznici biti zajednički i pojedinačno odgovorni putniku ili pošiljatelju ili primatelju.

Članak 37.

Pravo na naknadu štete od trećih stanaka

Ništa u ovoj Konvenciji ne dovodi u pitanje da li osoba koja je odgovorna za štetu prema odredbama Konvencije ima pravo na regres od bilo koje treće osobe.

POGLAVLJE IV

KOMBINIRANI PRIJEVOZ

Članak 38.

Kombinirani prijevoz

1. U slučaju kombiniranog prijevoza koji je djelomično obavljen zrakom, a djelomično nekim drugim načinom prijevoza, odredbe ove Konvencije se, prema odredbama stavka 4. članka 18., primjenjuju isključivo na zračni prijevoz pod uvjetom da zračni prijevoz potpada pod uvjete članka 1.

2. Ništa iz ove Konvencije ne sprječava stranke u slučaju kombiniranog prijevoza da unesu u dokument o zračnom prijevozu uvjete koji se odnose na druge načine prijevoza, pod uvjetom da se poštuju odredbe ove Konvencije glede zračnog prijevoza.

POGLAVLJE V

ZRAČNI PRIJEVOZ KOJI JE OBAVILA OSOBA KOJA NIJE UGOVORNI PRIJEVOZNIK

Članak 39.

Ugovorni prijevoznik – stvarni prijevoznik

Odredbe ovoga poglavlja primjenjuju se kada osoba (u daljnjem tekstu: «*ugovorni prijevoznik*») u svojstvu principala sklopi ugovor o prijevozu prema ovoj Konvenciji s putnikom ili pošiljateljem, ili s osobom koja djeluje u ime putnika ili pošiljatelja, a druga osoba (u daljnjem tekstu: «*stvarni prijevoznik*») obavlja, temeljem ovlaštenja ugovornog prijevoznika, cjelokupan prijevoz ili dio prijevoza, ali ne smatra se temeljem tog dijela uzastopnim prijevoznikom u smislu ove Konvencije. Takvo će se ovlaštenje smatrati izdanim ako se ne može dokazati suprotno.

Članak 40.

Odgovornost ugovornog i stvarnog prijevoznika ponaosob

Ako stvarni prijevoznik obavlja dio ili cjelokupan prijevoz koji, sukladno ugovoru navedenom u članku 39. podliježe ovoj Konvenciji, oba prijevoznika, i ugovorni i strani, osim ako nije navedeno drugačije u ovom poglavlju, podliježu odredbama ove

Konvencije, i to prvi za cjelokupan prijevoz razmatran u ugovoru, a drugi isključivo za prijevoz koji obavlja.

Članak 41. Zajednička odgovornost

1. Postupci i propusti stvarnog prijevoznika i njegovih službenika i agenata kada djeluju u okviru svojih radnih mjesta se, u svezi s prijevozom kojeg je obavio stvarni prijevoznik, isto tako smatraju postupcima ugovornog prijevoznika.

2. Postupci i propusti ugovornog prijevoznika i njegovih službenika i agenata kada djeluju u okviru svojih radnih mjesta se, u svezi s prijevozom kojeg je obavio stvarni prijevoznik, smatraju isto tako postupcima stvarnog prijevoznika. Međutim, niti jedan takav postupak niti propust ne izvirgavaju stvarnog prijevoznika odgovornosti koja prekoračuje iznose navedene u člancima 21., 22., 23., i 24. Bilo koji poseban sporazum prema kojem ugovorni prijevoznik preuzima obveze koje ova Konvencija ne nameće ili bilo kakvo odricanje od prava ili obrana koju ova Konvencija pruža ili bilo kakva posebna izjava interesa za isporuku u odredištu navedena u članku 22. ne utječe na stvarnog prijevoznika osim ako se on s time ne suglasi.

Članak 42. Primatelj pritužbe i uputa

Bilo kakva pritužba koju treba sastavili ili uputa koju treba uručiti prijevozniku prema ovoj Konvenciji imat će isti učinak bez obzira da li je naslovljena na ugovornog prijevoznika ili na stvarnog prijevoznika. Međutim, upute koje se navode u članku 12. proizvodit će učinak samo ako su upućene ugovornom prijevozniku.

Članak 43. Službenici i agenti

Vežano uz prijevoz koji je obavio stvarni prijevoznik, bilo koji službenik ili agent tog prijevoznika ili ugovornog prijevoznika, ako se dokaže da je djelovao u okviru svojeg radnog mjesta, ima pravo koristiti uvjete i ograničenja odgovornosti koja se primjenjuju prema ovoj Konvenciji na prijevoznika čiji je on službenik ili agent, ako se ne dokaže da je djelovao na način koji sprječava pozivanje na ograničenja odgovornosti sukladno ovoj Konvenciji.

Članak 44. Združivanje šteta

U odnosu na prijevoz koji je obavio stvarni prijevoznik, zbroj iznosa koji se mogu naplatiti od tog prijevoznika i ugovornog prijevoznika, te od njihovih službenika i agenata koji su djelovali u okviru svoga radnog mjesta, ne prekoračuje najviši iznos koji

se može dosuditi protiv ugovornog prijevoznika ili protiv stvarnog prijevoznika prema ovoj Konvenciji, ali niti jedna od navedenih osoba nije odgovorna za iznos koji prekoračuje ograničenje primjenjivo na tu osobu.

Članak 45. Primatelj odštetnih zahtjeva

U odnosu na prijevoz koji je obavio stvarni prijevoznik, tužba za naknadu štete može se podnijeti, prema izboru tužitelja, protiv tog prijevoznika ili protiv ugovornog prijevoznika ili protiv obojice zajedno ili odvojeno. Ako se tužba podnosi protiv samo jednog od tih prijevoznika, taj će prijevoznik imati pravo zatražiti drugog prijevoznika da mu se pridruži u sudskim postupcima, proceduri i učincima za koje je mjerodavno pravo suda kojemu je predmet povjeren.

Članak 46. Dodatna sudska nadležnost

Svaka tužba za naknadu štete navedena u članku 45. mora se podnijeti, prema izboru tužitelja, na državnom području jedne od država stranaka, bilo pred sudom pred kojim se može podnijeti tužba protiv ugovornog prijevoznika, kako je predviđeno člankom 33, ili pred sudom koji je nadležan prema mjestu gdje stvarni prijevoznik ima boravište ili svoje glavno mjesto poslovanja.

Članak 47. Ništavost ugovornih odredaba

Svaka ugovorna odredba koja ima za svrhu osloboditi ugovornog prijevoznika ili stvarnog prijevoznika od odgovornosti prema ovom poglavlju ili odrediti manje ograničenje od onog koje se može primijeniti sukladno ovom poglavlju je ništava, ali ništavost bilo koje od tih odredaba ne znači ništavost cjelokupnog ugovora koji ostaje na snazi pod uvjetima odredaba ovoga poglavlja.

Članak 48. Međusobni odnosi ugovornih i stvarnih prijevoznika

Uz iznimku propisanu u članku 45., ništa u ovom poglavlju neće utjecati na međusobna prava i obveze prijevoznika uključujući bilo koje pravo na naknadu štete ili obeštećenje.

POGLAVLJE VI.

OSTALE ODREDBE

Članak 49. Obvezatna primjena

Bilo koja odredba sadržana u ugovoru o prijevozu i svim posebnim sporazumima koji su sklopljeni prije nastanka štete kojima stranke imaju namjeru kršiti pravila predviđena ovom Konvencijom, bilo odlučujući o pravu koje će se primijeniti ili mijenjajući pravila o nadležnosti, je ništava.

Članak 50. Osiguranje

Države stranke zahtijevat će od svojih prijevoznika da održavaju odgovarajuće osiguranje koje pokriva njihovu odgovornost prema ovoj Konvenciji. Država stranka može zatražiti od prijevoznika da podnese dokaz o održavanju odgovarajućeg osiguranja koje pokriva njegovu odgovornost prema ovoj Konvenciji.

Članak 51. Prijevoz obavljen u izvanrednim okolnostima

Odredbe članka 3. do 5., 7. i 8. koje se odnose na prijevozničku dokumentaciju ne primjenjuju se u slučaju prijevoza obavljenog u izvanrednim okolnostima koje su izvan uobičajenog opsega poslovanja prijevoznika.

Članak 52. Definicija dana

Izraz „*dani*“ kada se koristi u ovoj Konvenciji znači kalendarske dane, a ne radne dane.

POGLAVLJE VII.

ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 53. Potpisivanje, ratifikacija i stupanje na snagu

1. Ova je Konvencija otvorena za potpisivanje u Montrealu, dana 28. svibnja 1999. godine državama koje sudjeluju na Međunarodnoj konferenciji o zrakoplovnom pravu,

održanoj u Montrealu od 10. do 28. svibnja 1999. godine. Nakon 28. svibnja 1999. godine Konvencija je otvorena za potpisivanje svim državama u sjedištu Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva u Montrealu dok ona ne stupi na snagu sukladno stavku 6. ovoga članka.

2. Ova je Konvencija na isti način otvorena za potpisivanje regionalnim organizacijama gospodarske integracije. U svrhe ove Konvencije „regionalna organizacija gospodarske integracije“ znači svaka organizacija koju su osnovale suverene države određenog područja koja je nadležna za određena pitanja uređena ovom Konvencijom i koja je propisno ovlaštena potpisati i ratificirati, prihvatiti, odobriti ili pristupiti ovoj Konvenciji. Pozivanje na „*državu stranku*“ ili „*države stranke*“ u ovoj Konvenciji, osim u stavku 2. članka 1., stavku 1.(b) članka 3, stavku (b) članka 5, člancima 23., 33., 46. i stavku (b) članka 57. primjenjuje se na isti način na regionalnu organizaciju gospodarske integracije. U svrhe članka 24. pozivanje na „*većinu država stranaka*“ i „*jednu trećinu država stranaka*“ neće se primjenjivati na regionalne organizacije gospodarske integracije.

3. Ova Konvencija podliježe ratifikaciji država i regionalnih organizacija gospodarske integracije koje su je potpisale.

4. Svaka država ili regionalna organizacija gospodarske integracije koja nije potpisala ovu Konvenciju može je prihvatiti, odobriti ili joj pristupiti u svako doba.

5. Isprave o ratifikaciji, prihvatu, odobrenju ili pristupu polažu se kod Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva koja je ovime određena za depozitara.

6. Ova Konvencija stupa na snagu šezdesetog dana nakon datuma polaganja tridesete isprave o ratifikaciji, prihvatu, odobrenju ili pristupu. Isprava koju položi regionalna organizacija gospodarske integracije ne broji se u svrhu ovoga stavka.

7. Za druge države i za druge regionalne organizacije gospodarske integracije ova Konvencija stupa na snagu šezdeset dana nakon datuma polaganja isprave o ratifikaciji, prihvatu, odobrenju ili pristupu.

8. Depozitar bez odgode izvješćuje sve potpisnice i države stranke o:

(a) svakom potpisivanju ove Konvencije i datumu potpisivanja;

(b) svakom polaganju isprave o ratifikaciji, prihvatu, odobrenju ili pristupu i datumu navedenoga;

(c) datumu stupanja na snagu ove Konvencije;

(d) datumu stupanja na snagu bilo koje revizije ograničenja odgovornosti uspostavljene prema ovoj Konvenciji;

(e) svakom otkazu prema članku 54.

Članak 54.

Otkaz

1. Svaka država stranka može otkazati ovu Konvenciju pisanom obavješću upućenom depozitaru.

2. Otkaz stupa na snagu stotinu i osamdeset dana nakon datuma na koji je depozitar primio obavijest.

Članak 55.

Odnosi prema drugim instrumentima Varšavske konvencije

Ova Konvencija ima prednost pred bilo kakvim pravilima koja se primjenjuju na međunarodni zračni prijevoz:

1. između država stranaka ove Konvencije temeljem činjenice da su te države zajednički stranke

Konvencije o ujednačavanju određenih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu, potpisane u Varšavi, dana 12. listopada 1929. godine (u daljnjem tekstu: Varšavska konvencija);

(a) Protokola kojim se mijenja i dopunjuje Konvencija o ujednačavanju određenih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu, potpisana u Varšavi 12. listopada 1929. godine, sastavljen u Den Hagu, dana 28. rujna 1955. godine (u daljnjem tekstu: Haški protokol);

(b) Konvencije, Dopuni Varšavskoj konvenciji, o ujednačavanju određenih propisa koji se odnose na međunarodni zračni prijevoz koji obavlja osoba koja nije ugovorni prijevoznik, potpisane u Guadalajari, dana 18. rujna 1961. godine (u daljnjem tekstu: Konvencija iz Guadalajare);

(c) Protokola kojim se mijenja i dopunjuje Konvencija o ujednačavanju određenih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu, potpisana u Varšavi, dana 12. listopada 1929. godine, kako je izmijenjena i dopunjena Protokolom sastavljenim u Den Haagu, dana 28. rujna 1955. godine, potpisanim u Guatemala City-u dana 8. ožujka 1971. godine (u daljnjem tekstu: Protokol iz Guatemala City-a);

(d) Dodatni protokol 1. do 3. i Montrealski protokol 4. kojim se mijenja i dopunjuje Varšavska Konvencija kako je izmijenjena i dopunjena Haškim protokolom ili Varšavska konvencija kako je izmijenjena i dopunjena Haškim protokolom i Protokolom iz Guatemala City-a, potpisanim u Montrealu, dana 25. rujna 1975. godine (u daljnjem tekstu: Montrealski protokoli); ili

2. unutar državnog područja bilo koje pojedine države stranke ove Konvencije temeljem činjenice da je ta država stranka jednog ili više instrumenata navedenih u podtočkama (a) do (e) u prethodnom tekstu.

Članak 56.

Države s više od jednog sustava prava

1. Ako država ima dvije ili više jedinica na svom državnom području u kojima se primjenjuje različit sustav prava glede pitanja uređenih ovom Konvencijom, ta država može prilikom potpisivanja, ratifikacije, prihvata, odobrenja ili pristupa izjaviti da se ova Konvencija primjenjuje na sve njezine teritorijalne jedinice ili samo jednu ili više njih i može preinačiti ovu izjavu u svako doba podnošenjem druge izjave.

2. Svaka takva obavijest priopćava se depozitaru i izričito treba navoditi teritorijalne jedinice na koje se Konvencija primjenjuje.

3. U odnosu na državu stranku koja je dala takvu izjavu:

(a) pozivanja u članku 23. na „nacionalnu valutu“ tumačit će se na takav način da se odnose na valutu odgovarajuće teritorijalne jedinice te države; i

(b) pozivanja u članku 28. na „nacionalno pravo“ tumačit će se na takav način da se odnose na pravo odgovarajuće teritorijalne jedinice te države.

Članak 57. Rezerve

Na ovu Konvenciju ne mogu se staviti nikakve rezerve osim što države stranke mogu u svako doba, notifikacijom upućenom depozitaru, izjaviti da ovu Konvenciju ne primjenjuju na:

(a) međunarodni zračni prijevoz koji obavlja i kojim operira izravno ta država stranka u nekomercijalne svrhe glede svojih aktivnosti i obveza u funkciji suverene države; i/ili

(b) prijevoz osoba, tereta i prtljage za svoje vojne vlasti u zrakoplovu kojeg je registrirala ili unajmila ta država stranaka, i čiji su cjelokupan kapacitet rezervirale te vlasti, ili je u rezerviran u njihovo ime.

U POTVRDU NAVEDENOG dolje potpisani opunomoćenici, propisno ovlašteni, potpisali su ovu Konvenciju.

Sastavljeno u Montrealu, 28. dana mjeseca svibnja godine tisuću devet stotina devedeset i devete na engleskom, arapskom, kineskom, francuskom, ruskom i španjolskom jeziku, pri čemu su svi tekstovi jednako vjerodostojni. Ova Konvencija ostaje pohranjena u arhivi Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva, a njezine ovjerene preslike depozitar prosljeđuje svim državama strankama ove Konvencije, kao i svim drugim državama strankama Varšavske konvencije, Haškog protokola, Konvencije iz Guadalajare i Montrealskih protokola.

Članak 3.

Provedba ovoga Zakona u djelokrugu je središnjeg tijela državne uprave nadležnog za poslove civilnoga zračnog prometa.

Članak 4.

Na dan stupanja na snagu ovoga Zakona Konvencija iz članka 1. ovoga Zakona nije na snazi za Republiku Hrvatsku te će se podaci o njezinom stupanju na snagu objaviti naknadno, u skladu s odredbom članka 30. stavka 3. Zakona o sklapanju i izvršavanju međunarodnih ugovora.

Članak 5.

Ovaj Zakon stupa na snagu osmoga dana od dana objave u „Narodnim novinama“.

Klasa:

Zagreb,

Predsjednik Hrvatskoga sabora

Vladimir Šeks v.r.

OBRAZLOŽENJE

Člankom 1. Konačnog prijedloga Zakona potvrđuje se Konvencija o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz, temeljem članka 139. stavka 1. Ustava Republike Hrvatske te sukladno člancima 18. i 19. Zakona o sklapanju i izvršavanju međunarodnih ugovora, čime se iskazuje formalni pristanak Republike Hrvatske da bude vezana Konvencijom, na temelju čega će ovaj pristanak biti iskazan i na međunarodnoj razini.

U članku 2. Konačnog prijedloga Zakona sadržan je tekst Konvencije o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz, u izvorniku na engleskom i u prijevodu na hrvatski jezik.

U članku 3. Konačnog prijedloga Zakona utvrđuje se da je provedba Zakona u djelokrugu središnjeg tijela državne uprave nadležnog za poslove civilnoga zračnog prometa.

Člankom 4. Konačnog prijedloga Zakona utvrđuje se da na dan stupanja na snagu Zakona, Konvencija o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz, nije na snazi za Republiku Hrvatsku, te će se podaci o njezinom stupanju na snagu objaviti naknadno u skladu sa člankom 30. stavkom 3. Zakona o sklapanju i izvršavanju međunarodnih ugovora.

U članku 5. Konačnog prijedloga Zakona utvrđuje se stupanje na snagu ovoga Zakona.