

MAGYAR KÖZTÁRSASÁG KORMÁNYA

H/10848 számú

országgyűlési határozati javaslat

**a Montrealban, 1999. május 28-án kelt, a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó
egyes jogszabályok egységesítéséről szóló Egyezményhez történő
csatlakozásról**

**Előadó: Dr. Csillag István
gazdasági és közlekedési miniszter**

Budapest, 2004. július

Az Országgyűlés

...../ 2004. (.....) OGY

h a t á r o z a t a

a Montrealban, 1999. május 28-án kelt, a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló Egyezményhez történő csatlakozásról

Az Országgyűlés

1. egyetért a Magyar Köztársaságnak a Montrealban, 1999. május 28-án kelt, a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló Egyezményhez való csatlakozásával;
2. felkéri a köztársasági elnököt a csatlakozási okirat kiállítására;
3. felhívja a külügyminisztert, hogy az Egyezményhez történő csatlakozásról készült okiratot diplomáciai úton helyezze letétbe a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Főtitkáránál.

INDOKOLÁS

Az 1999. május 10-28. között Montrealban a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által megrendezett Légügyi Jogi Nemzetközi Konferencián írták alá a résztvevő országok a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló Egyezményt.

A Montreali Egyezményt valamennyi EU tagország aláírta, illetve csatlakozott hozzá.

Bármely állam vagy regionális gazdasági integrációs szervezet, amely nem írta alá az Egyezményt, bármikor elfogadhatja, jóváhagyhatja azt, vagy csatlakozhat hozzá. Ezen államok és regionális gazdasági integrációs szervezetek számára az Egyezmény hatvan nappal a megerősítés, elfogadás, jóváhagyás vagy csatlakozás okiratának letétbe helyezése után lép életbe.

A megerősítés, elfogadás, jóváhagyás vagy csatlakozás okiratát a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnél (ICAO) kell letétbe helyezni.

Ami jelentős különbség a Varsói Egyezményben foglaltakhoz képest, hogy a kártérítés mértéke jelentősen emelkedett. Feladott poggyász esetén 17 SDR-ről 1000 SDR-re, kézipoggyász esetén 332 SDR-ről 1000 SDR-re.

A Varsói Egyezményben foglalt utassérülés vagy halál esetén a légitársaság felelőssége 16.600 SDR összegre korlátozódott, míg a Montreali Egyezmény szerint ezen esetekben 100.000 SDR-ig a légitársaságnak abszolút felelőssége van, nincs kimentésre lehetőség. 100.000 SDR felett a fuvarozó bizonyítása alapján vannak kimentési lehetőségek.

A Varsói Egyezmény a fuvarozó felelősségét kimondja a késedelme által okozott kárért, de összeghatárt nem szabályoz, ellenben a Montreali Egyezmény ezen esetben a fuvarozó felelősségét minden egyes utassal szemben 4150 SDR-re korlátozza.

Az összeghatárok változásain túlmenően több ponton új, pontosító, egységesítő cikkek jelennek meg a Montreali Egyezményben. Ilyen például az illetékes bíróság meghatározása, a döntőbíróság kikötése, a szerződő és a tényleges fuvarozókra vonatkozó felelősségi szabályok kidolgozása, a biztosítás megkövetelése a fuvarozóktól.

Ezen Egyezmény deklarálja, hogy – a Szerződő Államok vonatkozásában - bármely más, a nemzetközi légifuvarozásra vonatkozó szabály felett áll.

A Montreali Egyezmény főbb tartalmi elemei

Az Egyezmény a személy-, poggyász - és áru fuvarozással kapcsolatos, a fuvarozó számára előírt dokumentációt és kötelességeket szabályozza. Meghatározó jelentőségű szabályozást ad a fuvarozó felelőssége és a kártérítés mértéke területén. A kártérítés kiterjed a poggyászkárra, az árut ért kárra, késésekre, az utas sérülésére vagy halálára. Az egyezmény összegekben korlátozza a kártérítés mértékét és rendelkezik a szerződött fuvarozótól eltérő személy által végzett légifuvarozásról is.

Az Egyezmény a személy-, poggyász- és áru fuvarozással kapcsolatos, a fuvarozó számára előírt dokumentációt és kötelelességeket szabályozza. Meghatározó jelentőségű szabályozást ad a fuvarozó felelőssége és a kártérítés mértéke területén. A kártérítés kiterjed a poggyászkárra, az árut ért kárra, az utas sérülésére, halálára, és a késésre is.

Az Egyezmény magyar légitölekedésre vonatkozó hatása

Az egyezmény a nemzetközi légitölekedés fontos okmánya, amelyet az EU minden tagállama aláírt és rendeleti szintre emelt. Magyarország eleget kíván tenni az EU-s és nemzetközi szabványoknak, követelményeknek az egyezményhez történő csatlakozással.

A kártérítés összegének emelkedése azzal jár a gyakorlatban, hogy a légitársaság által kifizetett összegek nőnek, s egyúttal az utasok kárigényeinek száma is nő.

Az Egyezmény hatálybalépése

A Montreali Egyezményt az Európai Közösség 1999. december 9-én írta alá. A Tanács 2001. április 5-én elfogadott 2001/539 számú határozatában hagyta jóvá a Montreali Egyezmény Közösség általi aláírását.

A Montreali Egyezmény 2003. november 4-én lépett hatályba és eddig 35 ország ratifikálta azt.

EGYEZMÉNY

**A NEMZETKÖZI LÉGI FUVAROZÁSRA VONATKOZÓ
EGYES
JOGSZABÁLYOK EGYSÉGESÍTÉSÉRŐL**

Montreal, 1999. május 28.

A JELEN EGYEZMÉNYT ALÁÍRÓ ÁLLAMOK

ELISMERVE a Nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről Varsóban, 1929. október 12-én aláírt egyezmény (a továbbiakban, mint a „Varsói Egyezmény”), valamint egyéb releváns jogi eszközök jelentős szerepét a magáncélú nemzetközi légi közlekedésre vonatkozó jogszabályok harmonizálása terén;

FELISMERVE a Varsói Egyezmény és a releváns jogi eszközök modernizálásának és egységesítésének szükségességét;

FELISMERVE annak fontosságát, hogy biztosítani kell a nemzetközi légi fuvarozásban résztvevő ügyfelek érdekeinek védelmét, és hogy szükség van a jogokba való visszahelyezés elvén nyugvó méltányos kártalanításra;

ÚJRA MEGERŐSÍTVE, hogy kívánatos a nemzetközi légi fuvarozási műveletek rendezett fejlődése és az utasok, a poggyász és az áruk zavartalan áramlásának biztosítása az 1944. december 7-én Chicagóban a Nemzetközi Polgári Repülésről kötött Egyezmény elveivel és célkitűzéseivel összhangban;

ABBÓL A MEGGYŐZŐDÉSBŐL, hogy az érdekek méltányos egyensúlyának megteremtésére az Államoknak a nemzetközi légi fuvarozást szabályozó egyes jogszabályok további harmonizálására és a jogszabályalkotás érdekében közösen, egy új Egyezmény keretében tett lépései jelentik a legmegfelelőbb eszközt;

A KÖVETKEZŐKBEN ÁLLAPODNAK MEG:

I. fejezet

Általános rendelkezések

1. cikk – Alkalmazási terület

1. A jelen Egyezmény személyek, poggyász vagy áru minden olyan nemzetközi fuvarozására alkalmazást nyer, amelyet légi jármű díjazás ellenében végez.

Ugyancsak alkalmazást nyer azokra az ingyenes fuvarozásokra is, amelyeket valamely légi fuvarozási vállalkozás légi járművel ellenszolgáltatás nélkül teljesít.

2. A jelen Egyezmény értelmében *nemzetközi fuvarozás* minden olyan fuvarozás, amelyeknél a szerződő felek megállapodása szerint az indulási és a rendeltetési hely – akár a fuvarozás megszakításával vagy átrakodással, akár anélkül – vagy két Szerződő Állam területén, vagy csak az egyik Szerződő Állam területén helyezkedik el, de a megállapodásban egy másik Állam területén lévő közbeeső leszállást irányoztak elő, akkor is, ha az az Állam nem tartozik a Szerződő Államok közé. A jelen Egyezmény értelmében nem minősül nemzetközinek a fuvarozás, ha az egy Szerződő Állam területén lévő két pont között, egy másik Állam területén lévő közbeeső leszállás kikötése nélkül történik.

3. Az egymást felváltó több légi fuvarozó által teljesített fuvarozás a jelen Egyezmény keretein belül, egyetlen, osztatlan fuvarozásnak minősül, amennyiben azt a szerződő felek is egy ügyletnek tekintették, függetlenül attól, hogy egyetlen szerződésben, vagy szerződések sorozatában állapodtak meg róla, és az ilyen fuvarozás nem veszíti el nemzetközi jellegét csak azért, mert egy szerződést vagy a szerződések sorozatát teljes egészében ugyanannak az Államnak a területén belül kell teljesíteni.

4. A jelen Egyezmény az V. fejezetben meghatározott fuvarozásokra is alkalmazást nyer, az ott található feltételek figyelembevételével.

2. cikk – Az Állam által teljesített fuvarozás és a postai cikkek fuvarozása

1. A jelen Egyezmény mindazon fuvarozásra alkalmazást nyer, amelyet az Állam vagy egy törvényesen létrehozott testület teljesített, feltéve, hogy ez a fuvarozás az 1. cikkben meghatározott feltételeknek megfelel.

2. Postai cikkek fuvarozása esetén a fuvarozó csak a releváns postai adminisztrációnak tartozik felelősséggel, összhangban a fuvarozó és a postai adminisztráció közötti viszonyra vonatkozó szabályokkal.

3. A jelen Egyezmény rendelkezései, a jelen cikk 2. bekezdésében rögzített feltételeket kivéve, nem vonatkoznak a postai cikkek fuvarozására.

II. fejezet

A Felek utasok, poggyász és áru fuvarozásával kapcsolatos dokumentációja és kötelességei

3. cikk – Utasok és poggyász

1. Az utasok fuvarozására vonatkozóan egyéni vagy gyűjtő fuvarozási okmányt kell kiállítani, amely a következőket tartalmazza:

- (a) az indulási és a rendeltetési hely feltüntetését;

- (b) ha az indulási és a rendeltetési hely ugyanannak az egy Szerződő Államnak a területén található, de egy vagy több, közbenső leszállást irányoztak elő, amely egy másik Állam területén található, de legalább egy ilyen leszállóhely megjelölését.

2. Bármely más eszköz, amely az 1. bekezdésben megjelölt információt tartalmazza, helyettesítheti az ebben a bekezdésben megadott okmány kiállítását. Amennyiben ilyen egyéb jellegű eszközt alkalmaznak, a fuvarozónak írásos nyilatkozatot kell kiállítania az utas részére, amely tartalmazza ezeket az információkat.

3. A fuvarozó köteles az utas minden egyes ellenőrzött poggyászát poggyász-azonosító címkével ellátni.

4. Az utast írásban kell figyelmeztetni, hogy a jelen Egyezmény, ahol érvényben van, szabályozza és korlátozhatja a fuvarozónak az utas halála vagy sérülése esetén, valamint a poggyász megsemmisülésével vagy elvesztésével vagy megrongálódásával, illetve a késéssel kapcsolatosan felmerülő felelősségét.

5. A fenti bekezdések rendelkezéseinek be nem tartása nem befolyásolja a fuvarozási szerződés fennállását vagy érvényességét, amely mindazonáltal a jelen Egyezmény szabályainak hatálya alatt áll, beleértve a felelősség korlátozásával kapcsolatos szabályokat is.

4. cikk – Áru

1. Áru fuvarozása esetében légi fuvarlevél kiállítása szükséges.

2. Bármely más eszköz, amely a teljesítendő fuvarozás nyilvántartására szolgál, helyettesítheti a légi fuvarlevél kiállítását. Amennyiben ilyen egyéb eszközt alkalmaznak, a fuvarozó köteles, a feladó kérésére, a szállítmány azonosítását lehetővé tevő áruátvételi elismervényt kiállítani a feladó részére, valamint biztosítani részére az ilyen egyéb eszközön rögzített információhoz való hozzáférést.

5. cikk – A légi fuvarlevél vagy az áruátvételi elismervény tartalma

1. A légi fuvarlevélnek vagy az áruátvételi elismervénynek a következőket kell tartalmaznia:

- (a) az indulási és a rendeltetési hely megjelölését;
- (b) ha az indulási és a rendeltetési hely ugyanannak az egy Szerződő Államnak a területén található, de egy vagy több, közbenső leszállást irányoztak elő, amely egy másik Állam területén található, de legalább egy ilyen leszállóhely megjelölését; és
- (c) a szállítmány súlyának a feltüntetését.

6. cikk – Az áru jellegével kapcsolatos okmányok

A feladót kötelezhetik, hogy szükség esetén, a vámügyi, a rendőrségi és más hasonló hatóságok előírásainak eleget téve, az áru jellegét igazoló bizonylatot állítson ki. A fuvarozóra ez a rendelkezés semmilyen feladatot, kötelezettséget nem ró, illetve abból eredő felelősség számára nem keletkezik.

7. cikk – A légi fuvarlevél leírása

1. A légi fuvarlevelet a feladónak három eredeti példányban kell kiállítania.
2. Az első példányt „a fuvarozó részére” jelzéssel kell ellátni; ezt a feladónak kell aláírásával ellátnia. A második példányt „a címzett részére” jelzéssel kell ellátni; ezt a feladónak és a fuvarozónak kell aláírásával ellátnia. A harmadik példányt a fuvarozó írja alá, és az áru átvételét követően visszaadja a feladónak.
3. A fuvarozó és a feladó aláírása nyomtatva vagy bélyegezve is elfogadott.
4. Ha a feladó kívánságára a fuvarozó állítja ki a légi fuvarlevelet, az ellenkezője bizonyításáig úgy kell tekinteni, hogy a fuvarozó a feladó megbízásából járt el.

8. cikk – Több csomagból álló rakomány dokumentálása

Ha több árudarab van:

- (a) az áru fuvarozójának jogában áll a feladótól több külön légi fuvarlevél kiállítását követelni;
- (b) a feladónak jogában áll a fuvarozótól több külön áruátvételi elismervény kiállítását követelni, ha a 4. cikk 2. bekezdésében hivatkozott egyéb eszközt alkalmazzák.

9. cikk – Az okmányokkal kapcsolatos követelmények be nem tartása

A 4-8. cikkek rendelkezéseinek be nem tartása nem érinti a fuvarozási szerződés fennállását vagy érvényességét, amely szerződés mindazonáltal a jelen Egyezmény szabályainak hatálya alá tartozik, beleértve a felelősség korlátozásával kapcsolatos szabályokat is.

10. cikk – Az okmányok adataival kapcsolatos felelősség

1. Az áruval kapcsolatos adatok és nyilatkozatok helyességéért a feladó tartozik felelősséggel, ha azokat ő maga vagy az ő megbízásából más jegyezte be a légi fuvarlevélbe, vagy, ha ezeket az adatokat ő maga vagy az ő megbízásából más szolgáltatotta ki a fuvarozónak az áruátvételi elismervénybe vagy a 4. cikk 2. bekezdésében hivatkozott más eszköz által rögzített nyilvántartásba való bejegyzés

céljából. Szintén a fentiek vonatkoznak arra az esetre, ha a feladó megbízásából eljáró személy egyúttal a fuvarozó megbízottja is.

2. A feladó köteles kártalanítani a fuvarozót mindazért a kárért, amelyet a fuvarozó maga vagy bármely olyan személy szenvedett el, akinek a fuvarozó felelősséggel tartozik, amiatt, mert a feladó vagy az ő megbízásából eljáró személy szabálytalan, pontatlan vagy hiányos adatokat és nyilatkozatokat szolgáltatott.

3. A jelen cikk 1. és 2. bekezdése rendelkezéseinek fenntartásával, a fuvarozó köteles kártalanítani a feladót mindazért a kárért, amelyet a feladó maga vagy bármely olyan személy szenvedett el, akinek a feladó felelősséggel tartozik, amiatt, mert a fuvarozó vagy az ő megbízásából eljáró személy szabálytalan, pontatlan vagy hiányos adatokat és nyilatkozatokat jegyzett be az áruátvételi elismervénybe vagy a 4. cikk 2. bekezdésében hivatkozott más eszköz által rögzített nyilvántartásba.

11. cikk – Az okmányok bizonyító értéke

1. A légi fuvarlevél vagy az áruátvételi elismervény *prima facie* (meggyőző) bizonyítékként tanúsítja a szerződés megkötését, az áru átvételét, és a benne említett fuvarozási feltételeket.

2. A légi fuvarlevélben vagy az áruátvételi elismervényben a rakomány súlyával, méretével és csomagolásával kapcsolatosan tett bármely nyilatkozat, valamint a csomagok számával kapcsolatosak is, a feltüntetett tények *prima facie* bizonyítékeként szolgálnak. Az áru mennyiségével, tömegével és állapotával kapcsolatos nyilatkozatok nem alkalmazhatók a fuvarozó elleni bizonyítékként, kivéve, ha ezeket a fuvarozó a feladó jelenlétében ellenőrizte, és az ellenőrzés megtörtént a légi fuvarlevélben vagy az áruátvételi elismervényben fel is van tüntetve, vagy az áru nyilvánvaló állapotára vonatkoznak.

12. cikk – Az áru feletti rendelkezés joga

1. Feltéve, hogy a fuvarozási szerződésből származó minden kötelezettségének eleget tesz, a feladót illeti meg az áru feletti rendelkezés joga, mely szerint visszahívhatja azt az indulási vagy rendeltetési repülőtérre, vagy az árut útközben bármely leszállás alkalmával megállíthatja, rendelkezhet úgy, hogy az árut a rendeltetési helyre vagy útközben az eredetileg megjelölt címzettől különböző más személynek szolgáltatassák ki, vagy kérheti, hogy a rakományt juttassák vissza az indulási repülőtérre. Ezt a jogát a feladó nem gyakorolhatja úgy, hogy ezzel a fuvarozónak vagy más feladóknak kárt okozzon, és köteles megtéríteni az ezen joga gyakorlása következtében felmerülő bármely költséget.

2. Amennyiben a feladó utasításainak a teljesítése nem lehetséges, a fuvarozó köteles erről a feladót haladéktalanul tájékoztatni.

3. Ha a fuvarozó a feladónak az áru feletti rendelkezéssel kapcsolatos utasításait anélkül teljesíti, hogy megkövetelné a feladónak kiszolgáltatott légi fuvarlevél példány vagy az áruátvételi elismervény bemutatását, a fuvarozót terheli a felelősség - a

feladóval szembeni visszatérítés követelésére vonatkozó jogának érintetlenül hagyása mellett - minden olyan kárért, amelyet ezzel bármely olyan személynek okozott, aki a légi fuvarlevél vagy az áruátvételi elismervény adott példányával jogszerűen rendelkezett.

4. A feladóra átruházott jog abban a pillanatban megszűnik, amikor az a 13. cikk értelmében a címzettnél megnyílik. Ha azonban a címzett visszautasítja az áru átvételét, vagy a vele való kapcsolatfelvétel nem lehetséges, a feladó visszanyeri rendelkezési jogát.

13. cikk – Az áru átadása

1. Kivéve azt az esetet, hogy a feladó élt a 12. cikkből eredő jogával, a címzett jogosult arra, hogy az áru rendeltetési helyre érkezését követően, az esedékessé vált díjak megfizetése után és a fuvarozási feltételeknek való megfelelés esetén, az áru neki történő átadását a fuvarozótól követelje.

2. Ellenkező megállapodás hiányában a fuvarozó kötelessége, hogy a címzettet az áru megérkezéséről értesítse.

3. Ha a fuvarozó elismeri az áru elvesztését, vagy ha hét nap telt el azután, amikor az árunak meg kellett volna érkeznie, a címzett érvényesítheti a fuvarozóval szemben a fuvarozási szerződésből származó jogait.

14. cikk – A feladó vagy a címzett jogainak érvényesítése

A feladó illetve a címzett érvényesítheti a 12. és 13. cikkből eredő jogait, mindegyik a saját nevében, akár a saját vagy mások érdekében jártak el, feltéve, hogy teljesítik a fuvarozási szerződésből rájuk rótt kötelezettségeket.

15. cikk - A feladó és a címzett viszonya vagy harmadik felek kölcsönös viszonya

1. A 12., 13. és 14. cikk nem érinti sem a feladó vagy a címzett egymással való jogviszonyát, sem pedig harmadik felek kölcsönös jogviszonyát, akiknek a jogai vagy a feladótól vagy a címzettől származnak.

2. A 12., 13. és 14. cikk rendelkezéseit csak a légi fuvarlevélben vagy az áruátvételi elismervényben tett kifejezett rendelkezéssel lehet megváltoztatni.

16. cikk – A vámügyi, a rendőrségi vagy más hatósági vizsgálatok

1. A feladó köteles mindazokat a felvilágosításokat és dokumentumokat átadni, amelyek az áru címzettnek történő kiszolgáltatása előtt a vámügyi, rendőrségi és bármely más hatóság által végzett vizsgálatokhoz szükségesek. A feladó viseli a felelősséget a fuvarozóval szemben mindazokért a károkért, amelyek hiányos,

pontatlan vagy szabálytalan adatai vagy okmányai következtében bekövetkeztek, kivéve, ha a kár a fuvarozó vagy alkalmazottai, vagy megbízottai hibájára vezethető vissza.

2. A fuvarozó nem köteles megvizsgálni, hogy az ilyen adatok vagy okmányok pontosak vagy elegendőek-e.

III. fejezet

A fuvarozó felelőssége és a kártérítés mértéke

17. cikk - Az utasok halála és sérülése - Poggyászkár

1. A fuvarozó csak akkor viseli a felelősséget az utas halálának vagy testi sérülésének esetén bekövetkezett kárért, ha a halált vagy a sérülést okozó baleset a légi jármű fedélzetén vagy valamely beszállási, illetve kiszállási művelet közben történt.

2. A fuvarozó csak azzal a feltétellel viseli a felelősséget az ellenőrzött poggyász megsemmisülése, vagy elvesztése, vagy megrongálódása miatt bekövetkezett kárért, ha a megsemmisülést, elvesztést vagy megrongálódást előidéző esemény a légi jármű fedélzetén, vagy bármely olyan időszakban történt, amely alatt az ellenőrzött poggyász a fuvarozó felügyelete alatt volt. A fuvarozót azonban nem terheli felelősség, ha és amennyiben a kár a poggyász benne rejlő hibája, minősége vagy eltérése miatt következett be. A nem ellenőrzött poggyász esetén, beleértve a személyes holmikat is, a fuvarozót akkor terheli felelősség, ha a kár az ő, vagy az alkalmazottai vagy megbízottai hibája miatt következett be.

3. Ha a fuvarozó elismeri az ellenőrzött poggyász elvesztését, vagy az ellenőrzött poggyász huszonegy nappal azután a nap után, amelyen meg kellett volna érkeznie, sem érkezett meg, az utas jogosulttá válik, hogy a fuvarozóval szemben a fuvarozási szerződésből származó jogait érvényesítse.

4. Ellenkező meghatározás hiányában a jelen Egyezményben a "poggyász" kifejezés mind ellenőrzött, mind pedig nem ellenőrzött poggyászt jelent.

18. cikk - Az árut ért kár

1. A fuvarozó csak azzal a feltétellel viseli a felelősséget az áru megsemmisülése, vagy elvesztése vagy megrongálódása esetén elszenvedett kárért, ha az elszenvedett kárt okozó esemény a légi fuvarozás közben történt.

2. A fuvarozót azonban nem terheli felelősség, ha és amennyiben bizonyítani tudja, hogy az áru megsemmisülése, vagy elvesztése, vagy megrongálódása az alábbi egy vagy több dolog következménye:

(a) az áru belső hibája, minősége vagy eltérése

- (b) az áru hibás csomagolása, amelyet a fuvarozótól, az alkalmazottaitól vagy megbízottaitól eltérő személy végzett el
- (c) háborús cselekmény vagy fegyveres konfliktus
- (d) az áru belépésével, kilépésével vagy áthaladásával kapcsolatosan valamely hatóság tevékenysége.

3. A jelen cikk 1. bekezdésében hivatkozott légi fuvarozás magában foglalja azt az időtartamot, amelynek során az áru a fuvarozó felügyelete alatt volt.

4. A légi fuvarozás időtartama nem terjed ki semmilyen, a repülőtér területén kívül teljesített szárazföldi, tengeri vagy belvízi fuvarozásra. Ha azonban ilyen jellegű fuvarozásra a légi fuvarozási szerződés teljesítésekor, rakodás, kiszolgáltatás vagy átrakodás céljából sor kerül, az ellenkezője bizonyításáig bármely kárról feltételezik, hogy egy olyan esemény eredménye, amely a légi fuvarozás során történt. Ha a fuvarozó a feladó egyetértése nélkül a felek közötti megállapodás alapján légi fuvarozásnak szánt fuvarozás egészét vagy egy részét más szállítási móddal helyettesíti, az ilyen szállítási móddal teljesített fuvarozást a légi fuvarozás időtartamán belülnek kell tekinteni.

19. cikk - Késés

A fuvarozó viseli a felelősséget azért a kárért, amelyet az utasok, a poggyász vagy az áru légi fuvarozása során előállt késedelem okozott. Mindazonáltal a fuvarozót nem terheli felelősség a késedelem miatt bekövetkezett kárért, ha bizonyítja, hogy ő maga, az alkalmazottai és megbízottai minden ésszerűen szükségessé váló lépést megtettek a kármegelőzés érdekében, vagy azt bizonyítja, hogy lehetetlen volt, hogy ő maga, az alkalmazottai vagy megbízottai ilyen lépéseket tegyenek.

20. cikk - Felmentés

Ha a fuvarozó bizonyítja, hogy a kártérítést követelő személy vagy az a személy, akitől az igénylő a kártérítés követelésére való jogát származtatja, hanyagsága vagy egyéb jogtalan cselekménye vagy mulasztása okozta a kárt vagy ahhoz hozzájárult, a fuvarozó teljes egészében vagy részben mentesül az igényjogosulttal szembeni felelőssége alól, olyan mértékben, amilyen mértékben az ilyen hanyagság vagy jogtalan cselekmény vagy mulasztás a kárt okozta vagy ahhoz hozzájárult. Ha az utas halála vagy sérülése okán a kártérítést nem ez az utas igényli, a fuvarozó hasonlóképpen teljes egészében vagy részben mentesül a felelőssége alól, olyan mértékben, amilyen mértékben bizonyítani tudja, hogy a kárt ennek az utasnak a hanyagsága vagy egyéb jogtalan cselekménye vagy mulasztása idézte elő vagy ahhoz hozzájárult. Ez a cikk a jelen Egyezményben található összes, felelősség viselésével kapcsolatos rendelkezésre érvényes, beleértve a 21. cikk 1. bekezdését is.

21. cikk - Az utas halála vagy sérülése esetén járó kártérítés

1. A 17. cikk 1. bekezdésében hivatkozott, utasonként 100 000 SDR-t (Általános Lehívási Jogot) meg nem haladó károk esetében a fuvarozó nem zárhatja ki vagy nem korlátozhatja a felelősségét.

2. A 17. cikk 1. bekezdésében hivatkozott károk esetében a fuvarozót nem terheli felelősség a kárérték utasonként 100 000 SDR értékhatárt meghaladó részéért, ha a fuvarozó bizonyítja, hogy:

- (a) az ilyen kár nem a fuvarozó vagy az alkalmazottai vagy a megbízottai számlájára írható hanyagság vagy egyéb jogtalan cselekmény vagy mulasztás következménye; vagy
- (b) az ilyen kár kizárólag egy harmadik fél hanyagságának vagy egyéb jogtalan cselekményének vagy mulasztásának a következménye.

22. cikk - A késedelemmel, a poggyással és az áruval kapcsolatos felelősség korlátozása

1. A személyek fuvarozása során a 19. cikkben meghatározott késedelem által okozott kár esetén a fuvarozó felelőssége minden egyes utassal szemben 4 150 SDR összegre korlátozott.

2. Poggyász fuvarozásakor a fuvarozó felelőssége megsemmisülés, elvesztés, megrongálódás vagy késedelem esetére minden egyes utassal szemben 1 000 SDR összegre korlátozott, kivéve, ha az utas, amikor az ellenőrzött poggyászt a fuvarozónak átadta, külön kiszolgáltatási érdekvallást tett, és az ezért felszámított esetleges pótdíjat megfizette. Ebben az esetben a fuvarozó a bevallott összeg erejéig felel, hacsak nem bizonyítja, hogy ez az összeg a feladónak a kiszolgáltatáshoz fűződő tényleges érdekét meghaladja.

3. Áru fuvarozása során a fuvarozó felelőssége megsemmisülés, elvesztés, megrongálódás vagy késedelem esetén kilogrammonként 17 SDR összegre korlátozott, kivéve, ha a feladó, amikor a küldeményt a fuvarozónak átadta, külön kiszolgáltatási érdekvallást tett, és az ezért felszámított esetleges pótdíjat megfizette. Ebben az esetben a fuvarozó a bevallott összeg erejéig felel, hacsak nem bizonyítja, hogy ez az összeg a feladónak a kiszolgáltatáshoz fűződő tényleges érdekét meghaladja.

4. A feladott áru egy részének, illetve az ezekben lévő egyes tárgyaknak a megsemmisülése, elvesztése, megrongálódása vagy késése esetében a fuvarozót terhelő felelősség felső határának megállapítása céljából kizárólag az érintett küldemény vagy küldemények teljes súlyát kell figyelembe venni. Ha azonban a feladott áru egy részének, illetve az ezekben lévő egyes tárgyaknak a megsemmisülése, elvesztése, megrongálódása vagy késedelmé kihatással van az ugyanazzal a légi fuvarlevéllel vagy áruátvételi elismervénnyel fuvarozott további küldemények értékére, vagy ha ezek nem kerültek kiállításra, a 4. cikk 2. bekezdésében hivatkozott ugyanolyan, egyéb eszköz által rögzített nyilvántartás

alapján fuvarozott további küldemények értékére, a felelősség felső határának megállapítása céljából az ilyen küldemény vagy küldemények teljes súlyát is figyelembe kell venni.

5. A jelen cikk 1. és 2. bekezdéseinek korábban említett rendelkezéseit nem kell alkalmazni, ha bebizonyosodik, hogy a fuvarozó, az alkalmazottai vagy megbízottai cselekményéből vagy mulasztásából bekövetkezett kár annak a következménye, hogy a fuvarozó, az alkalmazottai vagy megbízottai szándékosan, károkozás céljából, hanyagságból és annak tudatában cselekedtek, hogy kárt okoznak; feltéve, hogy az alkalmazott vagy a megbízott ilyen cselekménye vagy mulasztása esetében az is bebizonyosodik, hogy az ilyen alkalmazott vagy a megbízott foglalkozása körében járt el.

6. A 21. cikkben és a jelen cikkben meghatározott felelősségi határösszegek nem fosztják meg a bíróságot attól a lehetőségtől, hogy saját jogának megfelelően ezeken az összegeken felül a felperes által viselt perköltségeket és a perrel kapcsolatos egyéb kiadásokat, vagy azoknak egy részét, a kamatokat is beleértve, megítélje. A korábban említett rendelkezés nem alkalmazható akkor, ha a megítélt kártérítés a perköltségek és a perrel kapcsolatos egyéb kiadások nélkül nem haladja meg azt az összeget, amelyet a fuvarozó a kárt előidéző esemény bekövetkezése időpontjától számított hat hónapon belül, vagy - amennyiben a keresetet az említett határidő lejárta után indították meg - a kereset megindítása előtt a felperesnek írásban felajánlott.

23. cikk - A pénzegységek átváltása

1. A jelen Egyezményben SDR-ben megadott, korábban említett összegek esetében a Nemzetközi Valutaalap meghatározásával megegyező SDR értendő. Bírósági eljárások esetében az említett összegek nemzeti pénznemekre való átváltása az illető pénznemnek az ítélelhozatal időpontjában jegyzett, az SDR-re vonatkozó értéke alapján történik. A nemzeti pénznemnek az SDR-re vonatkozó értékét az olyan Szerződő Állam esetében, amely a Nemzetközi Valutaalap tagja, a Nemzetközi Valutaalap műveletei és tranzakciói során alkalmazott, az ítélelhozatal időpontjában érvényes értékelési eljárásának megfelelően kell kiszámítani. A nemzeti pénznemnek az SDR-re vonatkozó értékét az olyan Szerződő Állam esetében, amely nem tagja a Nemzetközi Valutaalapnak, az adott Állam által meghatározott módon kell kiszámítani.

2. Mindazonáltal azok az Államok, amelyek nem tagjai a Nemzetközi Valutaalapnak, és amelyek törvényei nem engedik meg a jelen cikk 1. bekezdésének alkalmazását, a megerősítés vagy a csatlakozás időpontjában, vagy ezt az időpontot követően bármikor akként nyilatkozhatnak, hogy a fuvarozónak a 21. cikkben előírt felelőssége felső határát a területükön lefolytatott bírósági eljárások során utasonként 1.500.000 pénzegységet kitevő állandó összegben határozzák meg; a 22. cikk 1. bekezdése tekintetében utasonként 62.500 pénzegységben; a 22. cikk 2. bekezdése tekintetében utasonként 15.000 pénzegységben; és a 22. cikk 3. bekezdése tekintetében kilogrammonként 250 pénzegységben. Ez a pénzegység hatvanöt és fél milligramm súlyú és kilencszáz ezredrész finomságú aranynek felel meg. Ezeket az összegeket az érintett nemzeti pénznemekre kerek számokban lehet

átszámítani. Az ezen összegek nemzeti pénznemekre való átszámítása az érintett Állam törvényeinek megfelelően történjen.

3. A jelen cikk 1. bekezdésében említett számítást és a jelen cikk 2. bekezdésében említett átszámítási módot úgy kell alkalmazni, hogy a Szerződő Állam nemzeti pénznemében, amennyire csak lehetséges, az a 21. és 22. cikkben szereplő összegekkel egyező valódi érték jelenjen meg, amely a jelen cikk 1. bekezdésének első három mondatának alkalmazásából adódna. A Szerződő Államok kötelesek tájékoztatni a Letéteményest a jelen cikk 1. bekezdése szerinti számítási módról, vagy a jelen cikk 2. bekezdésében szereplő átszámítás eredményéről, például, ha a jelen Egyezmény megerősítésének, elfogadásának, jóváhagyásának vagy az ahhoz való csatlakozásnak az okmányát helyezik letétbe, vagy, ha bármikor változás történik ezekben az okmányokban.

24. cikk - A felső határok felülvizsgálata

1. A jelen Egyezmény 25. cikke rendelkezéseinek jogfenntartásával és az alábbi, 2. bekezdéstől függően, a Letéteményesnek ötéves időszakonként felül kell vizsgálnia a 21., 22. és 23. cikkeken előírt felelősség felső határait, az első ilyen felülvizsgálatnak a jelen egyezmény hatályba lépésének időpontját követő ötödik év végén kell megtörténnie, vagy ha az Egyezmény nem lép hatályba attól az időponttól számított öt éven belül, amikor az Egyezmény első ízben aláírásra megnyílt, a hatályba lépésének első évében, hivatkozással egy olyan inflációs faktorra, amely megfelel az előző felülvizsgálat óta felhalmozódott inflációs rátának, vagy az egyezmény hatályba lépésének időpontjától számított első alkalommal. Az inflációs faktor meghatározásánál alkalmazandó inflációs ráta mértéke azon Államok fogyasztói árindexben bekövetkezett növekedés vagy csökkenés éves rátájának súlyozott átlaga, amelyek pénznemei a 23. cikk 1. bekezdésében említett SDR-t magukban foglalják.

2. Ha az előző bekezdésben hivatkozott felülvizsgálat azt állapítja meg, hogy az inflációs faktor meghaladja a 10%-ot, a Letéteményesnek értesítenie kell a Szerződő Államokat, hogy a felelősség felső határának revíziójára kerül sor. Bármely ilyen revízió hat hónappal a Szerződő Államok értesítését követően lép életbe. Amennyiben a Szerződő Államok értesítését követő három hónapon belül a Szerződő Államok többsége rosszállását fejezi ki, a revízió nem léphet életbe, és a Letéteményesnek az ügyet a Szerződő Államok ülése elé kell utalnia. A Letéteményesnek bármely revízió életbe lépéséről az összes Szerződő Államot azonnal tájékoztatnia kell.

3. A jelen cikk 1. bekezdésében foglaltak mellett a jelen cikk 2. bekezdésében hivatkozott eljárás bármikor alkalmazható, feltéve, hogy a Szerződő Államok egy harmada ezirányú kívánságának hangot ad, valamint azzal a feltétellel, hogy az 1. bekezdésben hivatkozott inflációs faktor az előző revízió óta a 30%-ot meghaladta, vagy a jelen Egyezmény hatályba lépésének időpontja óta, ha előtte még nem került sor revízióra. A jelen cikk 1. bekezdésében leírt eljárást alkalmazó egymást követő felülvizsgálatokra ötéves időszakonként kerül sor, a jelen bekezdés alapján sorra kerülő felülvizsgálatok időpontját követő ötödik év végével kezdődően.

25. cikk - A felelősségi határösszegek kikötése

A fuvarozó kikötheti, hogy a fuvarozási szerződésben a jelen Egyezményben meghatározott felelősségi határösszegek felső határánál magasabbat alkalmaz, vagy egyáltalán nem alkalmaz semmiféle felelősségi korlátozást.

26. cikk - A szerződéses rendelkezések érvénytelensége

Minden olyan rendelkezés, amelynek az a célja, hogy a fuvarozót a felelőssége alól mentesítse vagy a jelen Egyezményben megállapított felelősségi határnál alacsonyabbat állapítson meg, semmis és érvénytelen, de bármely ilyen rendelkezésnek a semmissége nem vonja maga után az egész szerződés semmisségét, amelyre a jelen Egyezmény rendelkezései továbbra is irányadóak maradnak.

27. cikk - A szerződéskötés szabadsága

A jelen Egyezményben található rendelkezések egyike sem akadályozhatja meg a fuvarozót abban, hogy bármely fuvarozási szerződés megkötését visszautasítsa, hogy lemondjon a jelen Egyezmény alapján rendelkezésére álló bármely védelemről, vagy hogy olyan feltételeket állapítson meg, amelyek nem ellentétesek a jelen Egyezmény rendelkezéseivel.

28. cikk - Előlegfizetések

Az utasok halálát vagy sérülését eredményező légi járművek balesete esetében a fuvarozó, amennyiben a saját országa törvényei erre kötelezik, köteles késedelem nélkül előleget fizetni a kártérítés igénylésére jogosult természetes személynek vagy személyeknek, annak érdekében, hogy az ilyen személyek sürgős gazdasági szükségleteit teljesítsék. Az ilyen előleg kifizetése nem jelenti a felelősség elismerését, és a fuvarozó által a továbbiakban kártérítésként kifizetett bármely összegbe beszámítható.

29. cikk - A követelések alapja

Utasok, poggyász és áru fuvarozása esetében bármely kártérítés iránti keresetet, akár a jelen Egyezmény, akár szerződés vagy szerződésen kívüli károkozás vagy bármi más alapozza meg, csak a jelen Egyezmény feltételei és az ebben meghatározott felelősségi határösszegek függvényében lehet indítani, jogfenntartással abban a kérdésben, hogy kik a kereset indítására jogosult személyek, és melyek az ő vonatkozó jogaik. Bármely ilyen kereset esetében, a büntető, a károkozás feltűnő jogellenessége miatt a kár tényleges összegét meghaladó vagy bármely más nem-kompenzáló jellegű kártérítés behajtása nem lehetséges.

30. cikk - Alkalmazottak, megbízottak - A követelések halmozása

1. Ha egy fuvarozó alkalmazottja vagy megbízottja ellen a jelen Egyezményben szabályozott károkozásból eredően keresetet indítanak, az ilyen alkalmazott vagy megbízott, amennyiben bizonyítja, hogy a foglalkozása körében járt el, jogosulttá válik arra, hogy magára nézve alkalmazza azokat a feltételeket és felelősségi határokat, amelyeket a fuvarozó maga is jogosult segítségül hívni a jelen Egyezmény alapján.
2. A fuvarozótól, az alkalmazottaitól és megbízottaitól visszaszerezhető halmozott összegek, ebben az esetben, nem haladhatják meg az említett határösszegeket.
3. Kivéve az áru fuvarozása tekintetében, a jelen cikk 1. és 2. bekezdéseinek a rendelkezései nem alkalmazhatóak, ha bizonyítást nyer, hogy a keletkezett kárt az alkalmazott vagy megbízott olyan cselekménye okozta, amely szándékosan a kár előidézésére irányult, vagy amelyet gondatlanul tanúsított, és annak tudatában, hogy magatartásából feltehetően kár származhat.

31. cikk - A panaszok időben történő bejelentése

1. Az, hogy az ellenőrzött poggyász vagy áru átvételére jogosult személy a poggyászt vagy az árut óvás benyújtása nélkül vette át, prima facie bizonyítékként szolgál arra nézve, hogy mindezeket jó állapotban és a fuvarozási okmányoknak, vagy a 3. cikk 2. bekezdésében és a 4. cikk 2. bekezdésében hivatkozott más eszközök által rögzített nyilvántartásnak megfelelően adták át.
2. Kár esetén az átvételre jogosult személynek a kár észlelését követően haladéktalanul, de, ellenőrzött poggyász esetében legkésőbb az átvételtől számított hét napon belül, míg áru esetében legkésőbb az átvételtől számított tizennégy napon belül óvást kell benyújtania a fuvarozónál. Késedelem esetében az óvást legkésőbb a poggyász vagy az áru neki való kiszolgáltatása napjától számított huszonegy napon belül kell benyújtani.
3. Minden óvást írásban kell elkészíteni, és ezeket a fent említett időn belül kell benyújtani vagy beküldeni.
4. Amennyiben a fent említett időn belül nem nyújtanak be óvást, semmilyen kereset nem indítható a fuvarozó ellen, kivéve azt az esetet, ha a fuvarozó csalást követett el.

32. cikk - A felelős személy halála

A felelős személy halála esetén a kártérítés iránti kereset a jelen Egyezményrel összhangban az illető személy vagyonát jogszerűen képviselők ellen indítható.

33. cikk – Illetékesség helye

1. Kártérítés iránti kereset, a felperes választása szerint, az egyik Szerződő Állam területén, vagy a fuvarozó állandó lakhelye vagy elsődleges székhelye szerint illetékes bíróság előtt indítható, vagy ott, ahol a fuvarozó olyan üzleti telephellyel rendelkezik, amely révén a szerződést megkötötték, vagy a rendeltetési hely szerint illetékes bíróság előtt.
2. Az utas halálából vagy sérüléséből keletkező kár tekintetében kereset a jelen cikk 1. bekezdésében említett egyik bíróság előtt indítható, vagy az egyik Szerződő Állam területén, ahol az utas a baleset időpontjában elsődleges vagy állandó lakhellyel rendelkezett, és ahová vagy ahonnan a fuvarozó utasok légi fuvarozására szolgáltatásokat nyújt, akár a saját tulajdonában lévő légitársaságokon, vagy egy kereskedelmi megállapodás alapján más fuvarozó légitársaságán, és amely Állam területén az adott fuvarozó az utasok légi fuvarozásával kapcsolatos üzleti tevékenységét bérelt vagy a fuvarozó saját tulajdonát képező telepen végzi, vagy egy másik fuvarozó végzi, amellyel kereskedelmi szerződést kötött.
3. A 2. bekezdés keretein belül
 - (a) a "kereskedelmi megállapodás" olyan megállapodást jelent, amely nem azonos az ügynöki megállapodással, fuvarozók kötik egymással, és az utasok légi fuvarozása érdekében nyújtott közös szolgáltatásaikkal kapcsolatos;
 - (b) az "elsődleges és állandó lakhely" az utasnak a baleset időpontjában meglévő fix és állandó tartózkodási helyét jelenti. Az utas nemzetisége e tekintetben nem számít meghatározó jelentőségű tényezőnek.
4. Eljárási kérdéseket annak a bíróságnak a joga szabályozza, amely bíróság az ügyet birtokolja.

34. cikk - Döntőbíróság

1. A jelen cikk rendelkezéseitől függően az áru fuvarozási szerződés szerződő felei kiköthetik, hogy a jelen Egyezmény alapján a fuvarozó felelősségével kapcsolatosan felmerülő bármely vitát döntőbíróság igénybevételevel rendezzék. Az ilyen megállapodást írásban kell megkötni.
2. A döntőbírósági eljárást, a felperes választása szerint, a 33. cikkben hivatkozott illetékességi hely egyikén kell lefolytatni.
3. A döntőbíró vagy döntőbíróság a jelen Egyezmény rendelkezéseit köteles alkalmazni.
4. A jelen cikk 2. és 3. bekezdéseinek rendelkezéseit minden döntőbírósági záradék vagy megállapodás részeként kell tekinteni, és az ilyen záradék vagy megállapodás bármely feltétele, amely összeegyeztethetetlen velük, semmis és érvénytelen.

35. cikk - A keresetek korlátozása

1. A kártérítés követelése iránti jog megszűnik, ha a keresetet a rendeltetési helyre történt megérkezéstől számított két éven belül nem indítják meg, vagy attól az időponttól számítva, amelyen a légi járműnek meg kellett volna érkeznie, vagy attól az időponttól számítva, amelyen a fuvarozás megszakadt.
2. Az ennek az időszaknak a számítási módját annak a bíróságnak a joga határozza meg, amely az ügyet birtokolja.

36. cikk - Egymást felváltó fuvarozás

1. A különböző egymást felváltó fuvarozók által teljesítendő fuvarozások esetében, valamint akkor, ha a fuvarozás az 1. cikk 3. bekezdésében meghatározott definíció hatálya alá tartozik, mindegyik fuvarozó, amely utasokat, poggyászt vagy árut fogad, a jelen egyezményben meghatározott szabályok hatálya alá tartozik, és a fuvarozási szerződés egyik szerződő felének tekintendő annyiban, amennyiben a szerződés a fuvarozásnak arra a részére vonatkozik, amely az ő felügyelete alatt teljesül.
2. Az ilyen természetű fuvarozás esetében a vele szemben kártérítésre jogosult utas vagy bármely személy kizárólag az ellen a fuvarozó ellen indíthat keresetet, amely azt a fuvarozást teljesítette, amelynek során a baleset vagy a késedelem előfordult, kivéve azt az esetet, amikor, külön megállapodás keretében, az első fuvarozó a teljes útra vonatkozóan felelősséget vállalt.
3. Ami a poggyászt vagy árut illeti, az utas vagy a feladó kereseti joggal az első fuvarozóval szemben élhet, az átvételre jogosult utas vagy címzett pedig az utolsó fuvarozóval szemben élhet keresettel, továbbá mindegyikük keresetet indíthat az ellen a fuvarozó ellen, amelyik azt a fuvarozást teljesítette, amely során a megsemmisülés, elvesztés, megrongálódás vagy késedelem bekövetkezett. Ezek a fuvarozók együttesen és külön-külön is felelnek az utas vagy a feladó vagy a címzett felé.

37. cikk - Harmadik felekkel szembeni visszkereset joga

A jelen egyezményben nincs olyan rendelkezés, amely hátrányosan befolyásolná azt, hogy az Egyezmény rendelkezéseivel összhangban kártérítésre kötelezett személy bármely más személy ellen visszkereseti jogával éljen.

IV. fejezet

Összetett fuvarozás

38. cikk - Összetett fuvarozás

1. A részben légi és részben bármely más szállítóeszközzel végzett összetett fuvarozás esetében a jelen Egyezmény rendelkezései, a 18. cikk 4. bekezdésétől függően, csak a légi fuvarozásra alkalmazandók, feltéve, hogy a légi fuvarozás az 1. cikkben meghatározottaknak megfelel.

2. A jelen Egyezmény egyik rendelkezése sem zárja ki azt, hogy a szerződő felek összetett fuvarozás esetében, a légi fuvarozási okiratba más fuvarozási módokra vonatkozó feltételeket is belefoglaljanak, azzal a feltétellel, hogy a jelen Egyezmény rendelkezéseit a légi fuvarozás vonatkozásában betartják.

V. fejezet

A szerződött fuvarozótól eltérő személy által végzett légi fuvarozás

39. cikk – Szerződő fuvarozó – tényleges fuvarozó

A jelen fejezet rendelkezései alkalmazandóak, ha egy személy (a továbbiakban mint „a szerződött fuvarozó”), mint megbízó, a jelen Egyezmény hatálya alá tartozó fuvarozási szerződést köt egy utassal, vagy feladóval, vagy egy az utas vagy a feladó megbízásából eljáró személlyel, és a fuvarozás egészét vagy csak egy részét, a szerződött fuvarozótól nyert felhatalmazás alapján, egy másik személy (a továbbiakban mint „a tényleges fuvarozó”) teljesíti, aki azonban a jelen Egyezmény keretein belül az ilyen rész vonatkozásában nem egymást felváltó fuvarozóként jár el. Az ilyen felhatalmazást fel kell tételezni mindaddig, amíg az ellenkezője bebizonyosodik.

40. cikk – A szerződött és a tényleges fuvarozók saját felelőssége

Ha egy tényleges fuvarozó a 39. cikkben hivatkozott szerződés alapján a jelen Egyezmény hatálya alá tartozó teljes vagy részfuvarozást teljesít, mind a szerződött fuvarozó, mind a tényleges fuvarozó, kivéve a jelen fejezet eltérő rendelkezéseit, a jelen Egyezmény szabályainak hatálya alá tartozik, az előbbi a szerződésben tervezett fuvarozás egésze vonatkozásában, az utóbbi kizárólag az általa teljesített fuvarozás vonatkozásában.

41. cikk – Kölcsönös felelősség

1. A tényleges fuvarozó által teljesített fuvarozással kapcsolatosan, a tényleges fuvarozó és a foglalkozásuk körében eljáró alkalmazottai és megbízottai által

elkövetett cselekményeket és mulasztásokat a szerződött fuvarozóénak is kell tekinteni.

2. A tényleges fuvarozó által teljesített fuvarozással kapcsolatosan, a szerződött fuvarozó és a foglalkozásuk körében eljáró alkalmazottai és megbízottai által elkövetett cselekményeket és mulasztásokat a tényleges fuvarozóénak is kell tekinteni. Mindazonáltal semmilyen cselekmény vagy mulasztás nem kötelezheti a tényleges fuvarozót arra, hogy a 21., 22., 23. és 24. cikkekben hivatkozott összegeket meghaladó felelősséget vállaljon. Bármilyen különleges megállapodás, amely alapján a szerződött fuvarozó a jelen Egyezmény által meg nem szabott kötelezettségeket vállal, vagy bármely, a jelen Egyezmény által átruházott jog vagy védelem feladására vonatkozik, vagy bármely, a 22. cikkben szándékolt külön kiszolgáltatási érdekbevallás nem lehet kihatással a tényleges fuvarozóra, hacsak ő maga nem adja beleegyezését.

42. cikk – Az óvások és az utasítások címzettje

A jelen Egyezmény alapján a fuvarozóhoz benyújtandó bármilyen óvás vagy neki adandó utasítás egyformán érvényes, akár a szerződött fuvarozóénak, akár a tényleges fuvarozóénak címezték. Mindazonáltal a 12. cikkben hivatkozott utasítások csak abban az esetben érvényesek, ha a szerződött fuvarozóénak címezték őket.

43. cikk – Alkalmazottak és megbízottak

A tényleges fuvarozó által teljesített fuvarozással kapcsolatosan az e fuvarozó vagy a szerződött fuvarozó bármely alkalmazottja vagy megbízottja jogosult arra, hogy éljen azokkal a felelősségre vonatkozó feltételekkel és korlátozásokkal, amelyek a jelen Egyezmény alapján arra a fuvarozóra alkalmazhatóak, akinek ők az alkalmazottjai vagy megbízottjai, feltéve, hogy bizonyítják, hogy a foglalkozásuk körében jártak el, hacsak be nem bizonyosodik, hogy oly módon jártak el, amely nem teszi lehetővé, hogy a jelen Egyezménnyel összhangban igénybe vegyék a felelősség korlátozását.

44. cikk – A kártérítés halmozása

A tényleges fuvarozó által teljesített fuvarozással kapcsolatosan az ettől a fuvarozótól vagy a szerződött fuvarozótól és a foglalkozásuk körében eljáró alkalmazottaiktól és megbízottaiktól behajtható halmozott összegek nem haladhatják meg azt a legmagasabb összeget, amelyet a jelen Egyezmény alapján akár a szerződött fuvarozóra, akár a tényleges fuvarozóra kiszabhatnak, azonban az említett személyek egyike sem kötelezhető az adott személyre vonatkozó határösszeget meghaladó összeg megfizetésére.

45. cikk – Az óvások címzettje

A tényleges fuvarozó által teljesített fuvarozással kapcsolatosan a felperes, választása szerint, kártérítési keresetet indíthat e fuvarozó vagy a szerződött

fuvarozó ellen, vagy egyszerre mindkettőjük ellen vagy ellenük külön-külön. Ha a keresetet csak az egyik fuvarozó ellen nyújtják be, ennek a fuvarozónak jogában áll azt kérni a másik fuvarozótól, hogy az csatlakozzon hozzá az eljárás során, az eljárást és az intézkedéseket annak a bíróságnak a joga szabályozza, amelyik az ügyet birtokolja.

46. cikk – További illetékesség

A 45. cikkben fontolt bármely kártérítési keresetet, a felperes választása szerint, az egyik Szerződő Állam területén kell benyújtani, vagy azon bíróság előtt, ahol a szerződött fuvarozó ellen, a 33. cikk rendelkezéseinek megfelelően, keresetet lehet benyújtani, vagy pedig azon bíróság előtt, amely azon a helyen illetékes, ahol a tényleges fuvarozó állandó lakóhellyel vagy elsődleges üzleti telephellyel rendelkezik.

47. cikk – Szerződéses rendelkezések érvénytelensége

Bármely szerződéses rendelkezés, amelynek az a célja, hogy mentesítse a szerződött fuvarozót vagy a tényleges fuvarozót a jelen fejezet alapján rájuk háruló felelősség alól, vagy hogy a jelen fejezet alapján alkalmazandó felelősségi határnál alacsonyabbat állapítson meg, semmis és érvénytelen, de bármely ilyen rendelkezésnek a semmissége nem vonja maga után az egész szerződés semmisségét, amelyre a jelen fejezet rendelkezései továbbra is irányadóak maradnak.

48. cikk – a szerződött és a tényleges fuvarozók kölcsönös kapcsolatai

A 45. cikkben említett rendelkezések kivételével e fejezet egyik rendelkezése sincs kihatással a fuvarozók egymás közötti jogaira és kötelezettségeire, beleértve bármilyen visszkereseti vagy kártérítési jogot is.

VI. fejezet

Egyéb rendelkezések

49. cikk – Kötelező alkalmazás

Semmis és érvénytelen a fuvarozási szerződésnek minden olyan kikötése és a kárt megelőzően kötött minden olyan külön megállapodás, amely révén a felek akár az alkalmazandó törvény meghatározásával, akár az illetékesség szabályainak megváltoztatásával a jelen Egyezményben lefektetett szabályok megsértését célozzák.

50. cikk – Biztosítás

A Szerződő Államok meg kell követeljék a fuvarozóiktól, hogy megfelelő biztosítás megkötésével fedezzék a jelen Egyezményből adódó felelősségüket. A Szerződő Állam megkövetelheti a területén működő fuvarozótól, hogy mutasson fel bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy megfelelő biztosítással rendelkezik a jelen Egyezményből adódó felelősségének fedezésére.

51. cikk – Rendkívüli körülmények mellett teljesített fuvarozás

A 3-5., a 7. és a 8. cikkeknek a fuvarozás dokumentálására vonatkozó rendelkezéseit nem kell alkalmazni abban az esetben, ha a fuvarozó a fuvarozást a normális üzletmenetétől eltérő, rendkívüli körülmények mellett végezte.

52. cikk – A napok meghatározása

A „napok” kifejezés a jelen Egyezmény használatában naptári napokat és nem munkanapokat jelent.

VII. fejezet

Záró rendelkezések

53. cikk – Aláírás, megerősítés, hatályba lépés

1. A jelen Egyezmény 1999. május 28-án Montrealban aláírásra nyitva áll azon Államok számára, amelyek az 1999. május 10-28. között megtartott Montreali Légügyi Jogi Nemzetközi Konferencián részt vettek. 1999. május 28. után az Egyezmény a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet montreali központjában aláírásra nyitva áll minden Állam számára, amíg a jelen cikk 6. bekezdésének megfelelően hatályba nem lép.

2. Hasonlóképpen, a jelen Egyezmény aláírásra nyitva áll regionális gazdasági integrációs szervezetek számára is. A jelen Egyezmény keretein belül egy regionális gazdasági integrációs szervezet bármely olyan szervezet, amelyet egy adott régió szuverén Állama hozott létre, amely a jelen Egyezményben szabályozott egyes területeken kompetenciával rendelkezik, és megfelelő felhatalmazással rendelkezik arra, hogy aláírja és megerősítse, elfogadja az Egyezményt vagy csatlakozzon hozzá. A jelen Egyezményben alkalmazott „Szerződő Állam” vagy „Szerződő Államok” hivatkozás, az 1. cikk 2. bekezdésében, a 3. cikk 1(b) bekezdésében, az 5. cikk (b) bekezdésében, a 23., 33., 46. cikkekben és az 57. cikk (b) bekezdésében foglaltaktól eltérően, egyformán vonatkozik egy regionális gazdasági integrációs szervezetre. A 24. cikk keretein belül a „Szerződő Államok többsége” hivatkozás és a „Szerződő Államok egy harmada” kifejezés nem alkalmazandó egy regionális gazdasági integrációs szervezetre.

3. A jelen Egyezmény az aláíró Államok és regionális gazdasági integrációs szervezetek által történő megerősítésre szorul.
4. Bármely Állam vagy regionális gazdasági integrációs szervezet, amely nem írja alá a jelen Egyezményt, bármikor elfogadhatja, jóváhagyhatja azt, vagy csatlakozhat hozzá.
5. A megerősítés, elfogadás, jóváhagyás vagy csatlakozás eszközeit a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetenél kell letétbe helyezni, amelyet ezennel Letéteményesnek neveznek.
6. A jelen Egyezmény a megerősítés, elfogadás, jóváhagyás vagy csatlakozás harmincadik okiratának a Letéteményesnél történt letétbe helyezésének időpontját követő hatvanadik napon azon Államok között lép hatályba, amelyek ilyen okiratot letétbe helyeztek. Egy regionális gazdasági integrációs szervezet által letétbe helyezett okiratot nem számítanak be e bekezdésben foglaltak céljára.
7. Más Államok és más regionális gazdasági integrációs szervezetek számára a jelen Egyezmény hatvan nappal a megerősítés, elfogadás, jóváhagyás vagy csatlakozás okiratának letétbe helyezése után lép hatályba.
8. A Letéteményesnek azonnal értesítenie kell az aláírókat és a Szerződő Államokat
 - (a) a jelen Egyezmény minden egyes aláírásáról és annak dátumáról;
 - (b) a megerősítés, elfogadás, jóváhagyás vagy csatlakozás okiratának letétbe helyezéséről és annak dátumáról;
 - (c) a jelen Egyezmény életbe lépésének időpontjáról;
 - (d) a felelősségi határösszegek bármely revíziójának hatályba lépése időpontjáról, amelyet a jelen Egyezmény alapján végeztek;
 - (e) az 54. cikk alapján bejelentett bármely felmondásról.

54. cikk - Felmondás

1. Bármely Szerződő Állam felmondhatja a jelen Egyezményt a Letéteményeshez írásban benyújtott közléssel.
2. A felmondás száznyolcvan nappal az után az időpont után lép életbe, amelyen a bejelentést a Letéteményes megkapta.

55. cikk - Az Varsói Egyezmény egyéb dokumentumaival való kapcsolat

A jelen Egyezmény bármely más a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó szabály fölött áll:

1. a jelen egyezményt aláíró Szerződő Államok között annál fogva, hogy ezek az Államok közös Szerződő Államok az alábbiak esetében:

- (a) A Nemzetközi Légifuvarozásra Vonatkozó Egyes Jogsabályok Egységesítéséről szóló Varsóban, 1929. október 12-én aláírt Egyezmény (a továbbiakban a Varsói egyezmény);
- (b) A Nemzetközi Légifuvarozásra Vonatkozó Egyes Jogsabályok Egységesítéséről szóló Varsóban, 1929. október 12-én aláírt Egyezmény módosításáról Hágában, 1955. szeptember 28-án aláírt Jegyzőkönyv (a továbbiakban a Hágai jegyzőkönyv);
- (c) A Varsói egyezményt kiegészítő, a szerződő fuvarozótól eltérő személy által teljesített Nemzetközi Légifuvarozásra Vonatkozó Egyes Jogsabályok Egységesítéséről szóló Guadalajarában, 1961. szeptember 18-án aláírt Egyezmény (a továbbiakban a Guadalajarai Egyezmény);
- (d) A Nemzetközi Légifuvarozásra Vonatkozó Egyes Jogsabályok Egységesítéséről szóló Varsóban, 1929. október 12-én aláírt Egyezménynek, az 1955. szeptember 28-án Hágában aláírt Hágai Jegyzőkönyvvel módosított szövege, amelyet Guatemala Cityben, 1971. március 8-án írtak alá (a továbbiakban Guatemala City Jegyzőkönyv);
- (e) A Varsói Egyezmény módosításáról szóló 1-3. sz. további jegyzőkönyvek és a 4. sz. Montreali Jegyzőkönyv a Hágai Jegyzőkönyvvel módosított szövege illetve a Varsói Egyezmény mind a Hágai Jegyzőkönyvvel, mind a Guatemala City Jegyzőkönyvvel módosított szövege, amelyet 1975. szeptember 25-én Montrealban írtak alá (a továbbiakban a Montreali Jegyzőkönyv); vagy

2. bármely, a jelen Egyezményt aláíró egyes Szerződő Állam területén annál fogva, hogy az adott Állam a fenti albekezdésekben (a-e) hivatkozott egy vagy több jogi dokumentum vonatkozásában Szerződő Államként szerepel.

56. cikk – Több jogrendszerrel rendelkező Államok

1. Ha egy Állam két vagy több területi egységgel rendelkezik, ahol egymástól eltérő jogi rendszerek érvényesek a jelen Egyezményben tárgyalt dolgokkal kapcsolatosan, akkor az Állam az aláírásakor, megerősítéskor, elfogadáskor, jóváhagyáskor vagy csatlakozáskor kinyilváníthatja, hogy a jelen Egyezmény az összes területi egységére kiterjed, vagy csak az egyikükre, vagy többre, és jogában áll ezt a nyilatkozatát egy másik nyilatkozat benyújtásával bármikor módosítani.

2. Bármely ilyen nyilatkozatról tájékoztatni kell a Letéteményest, és kifejezetten meg kell jelölni, melyek azok a területi egységek, amelyekre az egyezmény vonatkozik.

3. Az ilyen nyilatkozatot benyújtó szerződő Állammal kapcsolatosan

- (a) a 23. cikk „nemzeti pénznemre” vonatkozó hivatkozásait úgy kell értelmezni, hogy azok az adott Állam releváns területi egységének a pénznemére vonatkoznak; és
- (b) a 28. cikk „nemzeti jogra” vonatkozó hivatkozását úgy kell értelmezni, hogy ezek az adott Állam releváns területi egységének a jogára vonatkoznak.

57. cikk – Kikötések

A jelen Egyezményrel szemben nem lehet fenntartással élni, kivéve, hogy egy Szerződő Állam egy a Letéteményesnek címzett bejelentés útján bármikor kinyilváníthatja, hogy a jelen Egyezmény nem alkalmazható:

- (a) az adott Szerződő Állam által nem kereskedelmi célból végzett és közvetlenül működtetett nemzetközi légi fuvarozásra a szuverén Államként teljesített funkciói és feladatai vonatkozásában; és/vagy
- (b) az adott Szerződő Államban lajstromozott vagy az általa bérelt légi járművön a saját katonai hatóságai számára végzett személy-, áru- és poggyászfuvarozásra, amelynek teljes terhelhetőségét az ilyen hatóságok maguk vagy az ilyen hatóságok megbízásából tartják fenn.

AMINEK HITELELÉÜL az alulírott teljhatalmú meghatalmazottak, megfelelő felhatalmazás birtokában, aláírták a jelen Egyezményt.

Kelt Montrealban, az ezerkilencszázkilencvenkilencedik év május hó 28. napján, készült angol, arab, kínai, francia, orosz és spanyol nyelven, ahol mindegyik szöveg egyformán autentikus. A jelen Egyezmény a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet archívumában marad letétbe helyezve, és a róla készített hiteles másolatokat a Letéteményes juttatja el a jelen Egyezményt aláíró összes Szerződő Államhoz, valamint a Varsói Egyezményt, a Hágai Jegyzőkönyvet, a Guadalajarai Egyezményt, a Guatemala City Jegyzőkönyvet és a Montreali Jegyzőkönyvet aláíró összes Szerződő Államhoz.