



מדינת ישראל

1564

אמנה בדבר איחוד כללים מסוימים לתובלה בינלאומית
באוויר, מונטריאול 28.05.1999

**CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF
CERTAIN RULES FOR INTERNATIONAL
CARRIAGE BY AIR, Montreal 28.05.1999**

נכנסה לתוקף ב-4.11.2003

האמנה תיכנס לתוקף לגבי ישראל ב-20.3.2011

כתבי אמנה, 1564, כרך 59 - אמנה בדבר איחוד כללים מסוימים לתובלה
בינלאומית באוויר, מונטריאול 28.05.1999

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

מונטריאול 28.05.1999

אמנה בדבר איחוד כללים מסוימים לתובלה
בינלאומית באוויר

המדינות שהן צדדים לאמנה זו,

בהכירן בתרומתה המשמעותית של האמנה בדבר איחוד כללים מסוימים לתובלה בינלאומית באוויר שנחתמה בוורשה ב-12 באוקטובר 1929, שתיקרא להלן "אמנת ורשה", ומסמכים קשורים אחרים להאחדת משפט האוויר הבינלאומי הפרטי;

בהכירן בצורך לחדש ולגבש את אמנת ורשה ואת המסמכים הקשורים;

בהכירן בחשיבותה של הבטחת ההגנה על האינטרסים של צרכנים בתובלה בינלאומית באוויר ובצורך בפיצוי הוגן המתבסס על עקרון ההשבה;

באשרן מחדש את הרציות של ההתפתחות המסודרת של פעולות התובלה האווירית הבינלאומית ושל זרימה חלקה של נוסעים, כבודה ומטען בהתאם לעקרונות וליעדים של אמנת התעופה האזרחית הבינלאומית, שנעשתה בשיקגו ב-7 בדצמבר 1944;

בהיותן משוכנעות שפעולה משותפת של מדינות להמשך ההאחדה והחקיקה של כללים מסוימים המסדירים תובלה בינלאומית באוויר באמצעות אמנה חדשה היא האמצעי הנאות ביותר להשגת מאזן אינטרסים שיוויוני;

הסכימו לאמור:

פרק 1
הוראות כלליות

סעיף 1 - היקף התחולה

1. אמנה זו חלה על כל תובלה בינלאומית של בני אדם, כבודה או מטען המבוצעת ע"י כלי טיס בעבור תמורה. היא חלה באופן שווה על תובלה בהיגם בכלי טיס המבוצעת ע"י מיום לתובלה אווירית.

2. למטרות אמנה זו, הביטוי "תובלה בינלאומית" כתבי אמנה, 1564, כרך 59. - אמנה בדבר איחוד כללים מסוימים לתובלה בינלאומית באוויר,

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 had been agreed upon under the form of a single contract or of a series of contracts, and it does not lose its international character merely because one contract or a series of contracts is to be performed entirely within the territory of the same State.

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

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

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

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

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

Chapter II

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

Article 3 - Passengers and Baggage

פירושו כל תובלה שבה, בהתאם להסכם בין הצדדים, מקום היציאה ומקום היעד, בין אם יש הפסקה בתובלה או שטעון, ובין אם לאו, נמצאים בשטחי ארצותיהם של שתי מדינות שהן צדדים, או בשטח ארצה של מדינה אחת שהיא צד אם יש מקום עצירה מוסכם בשטח ארצה של מדינה אחרת, גם אם אותה מדינה איננה מדינה שהיא צד. תובלה בין שתי נקודות בשטח ארצה של מדינה יחידה שהיא צד, בלי מקום חנייה מוסכם בשטח ארצה של מדינה אחרת איננה תובלה בינלאומית למטרות אמנה זו.

3. תובלה שיש לבצעה על ידי מובילים אחדים בזה אחר זה תיראה, למטרות אמנה זו, כתובלה אחת בלתי מחולקת אם הצדדים ראו בה פעולה אחת, בין אם הוסכם על כך בצורת חוזה אחד או סדרה של חוזים, ואין היא מאבדת מאופייה הבינלאומי אך ורק מפני שיש לבצע חוזה אחד או סדרה של חוזים בשלמותם בשטח ארצה של אותה מדינה.

4. אמנה זו חלה גם על תובלה כמפורט בפרק 5, בכפוף לתנאים הכלולים בו.

סעיף 2 תובלה המבוצעת ע"י מדינה והובלת פריטי דואר

1. אמנה זו חלה על תובלה המבוצעת ע"י המדינה או ע"י גופים ציבוריים שהוקמו כדין ובלבד שהיא באה במסגרת התנאים המפורטים בסעיף 1.

2. בהובלת פריטי דואר, יישא המוביל בחבות רק כלפי מינהל הדואר הנוגע בדבר בהתאם לכללים בני ההחלה על הקשרים בין המובילים לבין מינהלי הדואר.

3. למעט לפי הוראות ס"ק 2 לסעיף זה, הוראות אמנה זו לא יחולו על הובלת פריטי דואר.

פרק 2

תיעוד וחובות הצדדים בקשר להובלת נוסעים, כבודה ומטען

סעיף 3- נוסעים וכבודה

1. In respect of the 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

כתבי אמנה, 1564, כרך 59. - אמנה בדבר איחוד כללים מסוימים לתובלה בינלאומית באוויר, מונטריאול 28.05.1999

1. ביחס להובלת נוסעים, יימסר מסמך תובלה אישי או קבוצתי שיכלול:

(א) ציון של מקומות היציאה והיעד;

(ב) אם מקומות היציאה והיעד הם בשטח ארצה של מדינה יחידה שהיא צד, ומקום עצירה מוסכם אחד או יותר הם בשטח ארצה של מדינה אחרת, ציון של מקום עצירה אחד כזה לפחות.

2. כל אמצעי אחר המשמר את המידע המצוין בס"ק 1, ניתן להחליפו במסירת המסמך הנזכר באותו ס"ק. אם משתמשים באמצעי אחר כאמור, המוביל יציע למסור לנוסע הצהרה בכתב של המידע השמור כך.

3. המוביל ימסור לנוסע תג זיהוי כבודה לכל פריט של כבודה רשומה שנמסר לתובלה.

4. לנוסע תימסר הודעה בכתב על כך שמקום שאמנה זו חלה, היא מסדירה ועשויה להגביל את אחריותם של מובילים בזיקה למוות או לפציעה, וכן השמדה או אובדן של, או נזק לכבודה, ולאחר.

5. אי-ציות להוראות הס"ק הנ"ל לא ישפיע על קיומו או על תוקפו של חוזה תובלה, אשר בכל זאת יהיה כפוף לכללי אמנה זו, כולל אלה הקשורים להגבלת האחריות.

סעיף 4 - מטען

1. בזיקה להובלת מטען, יימסר שטר מטען אווירי.

2. כל אמצעי אחר המשמר את פרטי התובלה שי שבצעה יכול שיבוא במקום שטר המטען האווירי. אם משתמשים באמצעי אחר כאמור, המוביל, אם התבקש לכך ע"י השוגר, ימסור לשוגר קבלה על המטען המאפשרת את זיהוי המשלוח וגישה למידע הכלול בתיעוד המשומר באמצעי אחר כאמור.

סעיף 5 - תוכן שטר המטען האווירי או הקבלה בגין המטען

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;

שטר המטען האווירי והקבלה על המטען יכילו:

(א) ציון של מקומות היציאה והיעד;

(ב) אם מקומות היציאה והיעד הם בשטח ארצה של מדינה יחידה שהיא צד, ומקום עצירה מוסכם אחד או יותר הם בשטח ארצה של מדינה אחרת, ציון של מקום עצירה אחד כזה לפחות; וכן

(ג) ציון של משקל המשלוח.

סעיף 6 - תיעוד המתייחס לטבעו של המטען

השוגר עשוי להידרש, אם יש צורך, לעמוד בנהלי המכס, המשטרה ורשויות ציבוריות דומות אחרות למסור מסמך המעיד על טבעו של המטען. הוראה זו איננה יוצרת כל חובה, התחייבות או חבות על המוביל הנובעים ממסמך כאמור.

סעיף 7 - תיאור שטר מטען אווירי

1. שטר המטען האווירי ייערך ע"י השוגר בשלושה חלקי מקור.

2. החלק הראשון יסומן "למוביל" ויחתם על ידי השוגר. החלק השני יסומן "לנשגר" ויחתם על ידי השוגר והמוביל. המוביל יחתום על החלק השלישי וימסור אותו לשוגר אחרי קבלת המטען.

3. חתימות המוביל והשוגר יכולות להיות מודפסות או מוטבעות.

4. אם, לבקשת השוגר, המוביל עורך את שטר המטען, יראו את המוביל כאילו עשה זאת מטעם השוגר, אלא אם כן יוכח ההיפך.

סעיף 8 - תיעוד למספר אריוות

כאשר יש יותר מאריוות אחת:

(א) למוביל המטען יש זכות לדרוש מהשוגר לערוך שטרי מטען אוויריים נפרדים;

(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

(ב) לשוגר הזכות לדרוש מהמוביל למסור קבלות מטען נפרדות כשמשתמשים באמצעים האחרים הנזכרים בס"ק 2 לסעיף 4.

סעיף 9 - אי ציות לדרישות תיעוד

אי-ציות להוראות סעיפים 4 עד 8 לא ישפיע על קיומו או על תוקפו של חוזה התובלה, אשר למרות זאת יהיה כפוף לכללי אמנה זו, כולל אלה הקשורים להגבלת האחריות.

סעיף 10 - חבות לפרטי תיעוד

1. השוגר אחראי לנכונות הפרטים וההצהרות בנוגע למטען שהוא הכניס או שהוכנסו מטעמו לשטר המטען או שהוא סיפק או שסופקו מטעמו למוביל לשם הכנסה לקבלה על המטען או לשם הכנסה לתיעוד שנשמר באמצעים אחרים הנזכרים בס"ק 2 לסעיף 4. האמור לעיל יחול גם מקום שהאדם הפועל מטעמו של השוגר הוא גם שליחו של המוביל.

2. השוגר ישפה את המוביל על כל נזק שנגרם לו, או לכל אדם אחר שהמוביל אחראי כלפיו, מטעמי אי סדירות, אי נכונות או אי שלמות של הפרטים וההצהרות שסופקו ע"י השוגר או מטעמו.

3. בכפוף להוראות ס"ק 1 ו-2 לסעיף זה, ישפה המוביל את השוגר על כל נזק שנגרם לו, או לכל אדם אחר שהשוגר אחראי כלפיו, מטעמי אי סדירות, אי נכונות או אי שלמות של הפרטים וההצהרות שהוכנסו ע"י המוביל או מטעמו לקבלה על המטען או לתיעוד שנשמר באמצעים אחרים הנזכרים בס"ק 2 לסעיף 4.

סעיף 11 - ערך ראייתי של תיעוד

1. שטר המטען האווירי או הקבלה על המטען הם ראיה לכאורה ליצירת ההתקשרות, לקבלת המטען ולתנאי התובלה הנזכרים בו.

2. כל הצהרה בשטר המטען האווירי או בקבלה על המטען המתנייהסת למשקל, לממדים ולאריזה של

כתבי אמנה, 1564, כרך 59. - אמנה בדבר איחוד כללים מסוימים לתובלה בינלאומית באוויר, מונטריאול 28.05.1999

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

המטען, וכן אלה המתייחסות למספר החבילות, הן ראייה לכאורה לעובדות המצוינות; אלה המתייחסות לכמות המטען, לנפחו ולמצבו אינן מהוות ראייה נגד המוביל אלא אם כן גם נבדקו, וגם הוצהר בשטר המטען או בקבלה על המטען על כך שנבדקו, על ידי בנוכחות השוגר, או מתייחסות למצב המטען כפי שהוא נראה לעין.

סעיף 12 - זכות העשייה במטען

1. בכפוף לחבותו לבצע את כל התחייבויותיו לפי חוזה התובלה, בידי השוגר הזכות לעשות במטען על ידי נטילתו בנמל היציאה או היעד, או ע"י עצירתו במהלך הנסיעה בכל נחיתה, או ע"י מתן הוראה למסור אותו במקום היעד או במהלך המסע לאדם שאיננו הנשגר שנקב במקור, או ע"י דרישה שיוחזר לנמל היציאה. אל לו לשוגר לממש זכות הוצאה זו בדרך שתפגע במוביל או בשוגרים אחרים ועליו להחזיר כל הוצאה שנגרמה ע"י מימוש זכות זו.

2. אם אי אפשר לבצע את הוראות השוגר, על המוביל להודיע לו על כך מיד.

3. ציית המוביל להוראות השוגר בדבר העשייה במטען בלי לדרוש את הצגת אותו חלק משטר המטען או את הקבלה על המטען שנמסרו לאחרון, הוא יהיה אחראי, בלי לפגוע בזכותו להשבה מהשוגר, לכל נזק שעלול להיגרם ע"י כך לכל אדם המחזיק כחוק באותו חלק משטר המטען או בקבלה על המטען.

4. הזכות המוענקת לשוגר פוקעת ברגע שבו מתחילה זכותו של הנשגר בהתאם לסעיף 13. אף על פי כן, אם הנשגר מסרב לקבל את המטען, או אם אי אפשר ליצור אתו קשר, זכות העשייה במטען חוזרת אל השוגר.

סעיף 13 - מסירת המטען

1. למעט מקום שהשוגר מימש את זכותו לפי סעיף 12, זכאי הנשגר, עם הגעת המטען למקום היעד, לדרוש שהמוביל ימסור את המטען לידי, עם תשלום הסכומים

require the carrier to deliver the cargo to it, on payment of the charges due and on complying with the conditions of carriage.

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

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

Article 14 - Enforcement of the Rights of Consignor and Consignee

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

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

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

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

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

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

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

מטען או מספיקים. - אמנה בדבר איחוד כללים מסוימים לתובלה בינלאומית באוויר, כתבי אמנה, 1564, כרך 59. - אמנה בדבר איחוד כללים מסוימים לתובלה בינלאומית באוויר, מונטריאול 28.05.1999

המגיעים ועם מילוי אחר תנאי התובלה.

2. אם לא הוסכם אחרת, חובתו של המוביל היא למסור לנשגר הודעה ברגע שהמטען מגיע.

3. הודה המוביל באובדן המטען, או לא הגיע המטען בתום שבועה ימים אחרי התאריך שבו היה עליו להגיע, זכאי הנשגר לאכוף כנגד המוביל את הזכויות הנובעות מחוזה התובלה.

סעיף 14 - אכיפת זכויות השוגר והנשגר

השוגר והנשגר יכולים לאכוף כל אחד את כל הזכויות המוענקות לו לפי סעיפים 12 ו-13, כל אחד בשמו, בין אם הוא פועל למען עניינו-הוא ובין אם הוא פועל למען עניינו של אחר, בתנאי שהוא מבצע את ההתחייבויות המוטלות ע"י חוזה התובלה.

סעיף 15 - יחסי השוגר והנשגר או יחסים הדדיים של צדדים שלישיים

1. סעיפים 12, 13 ו-14 לא יפגעו ביחסי השוגר והנשגר זה עם זה ולא ביחסיהם ההדדיים של צדדים שלישיים שזכויותיהם נובעות מן השוגר או מן הנשגר.

2. ניתן לשנות את הוראות סעיפים 12, 13 ו-14 רק בהוראה מפורשת בשטר המטען או בקבלה על המטען.

סעיף 16 - נהלי מכס, משטרה או רשויות ציבוריות אחרות

1. על השוגר להמציא מידע ומסמכים ככל שיידרשו לשם עמידה בנהלי המכס, המשטרה וכל רשות ציבורית אחרת לפני שניתן יהיה למסור את המטען לידי הנשגר. השוגר אחראי כלפי המוביל על כל נזק שנגרם בגלל העדר מידע או מסמכים כאמור, או היותם בלתי מספיקים או בלתי תקינים, אלא אם כן הנזק נגרם עקב אשם של המוביל, עובדיו או שליחיו.

2. המוביל אינו מחויב לבדוק את היותם של המידע או המסמכים האמורים נכונים או מספיקים.

documents.

Chapter III

Liability of the Carrier and Extent of Compensation for Damage

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

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

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

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

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

פרק 3

חבות המוביל והיקף הפיצוי על נזק

סעיף 17- מוות ופציעה של נוסעים- נזק לכבודה

1. המוביל אחראי לנזק שנגרם במקרה של מוות או פציעה גופנית של נוסע רק בתנאי שהתאונה שגרמה למוות או לפציעה אירעה בכלי הטיס או במהלך כל פעולות העלייה לתוכו או הירידה ממנו.

2. המוביל אחראי לנזק שנגרם במקרה של השמדה, אובדן או נזק לכבודה רשומה רק בתנאי שהאירוע שגרם להשמדה, לאובדן או לנזק אירע בכלי הטיס או במהלך כל תקופת זמן שבה הייתה הכבודה הרשומה בהשגחת המוביל. אולם המוביל אינו אחראי אם וכדי אותה מידה שהנזק נבע מפגם, מאיכות או ממגרעת הטבעיים בכבודה. במקרה של כבודה בלתי רשומה כולל פריטים אישיים, המוביל אחראי אם הנזק נגרם כתוצאה מאשם שלו או של עובדיו או שליחיו.

3. הודה המוביל באובדן כבודה רשומה, או אם הכבודה הרשומה לא הגיעה לאחר שחלפו עשרים ואחד ימים מהתאריך שבו היה עליה להגיע, הנוסע זכאי לאכוף כנגד המוביל את הזכויות הנובעות מחוזה התובלה.

4. אם לא פורט אחרת, באמנה זו המונה "כבודה" פירושו הן כבודה רשומה והן כבודה בלתי רשומה.

סעיף 18- נזק למטען

1. המוביל אחראי לנזק שנגרם במקרה של השמדה, אובדן או נזק למטען, רק בתנאי שהאירוע שגרם לנזק שנגרם כך התרחש בזמן התובלה האווירית.

2. אולם המוביל אינו אחראי אם ובמידה שיוכיח שהשמדה, האובדן או הנזק למטען היו תוצאה של אחד או יותר מאלה:

- (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

כתבי אמנה, 1564, כרך 59 - אמנה בדבר איחוד כללים מסוימים לתובלה בינלאומית באוויר, מונטריאול 28.05.1999

(א) מום, איכות או פגם הטבועים במטען;

(ב) אריזה לקויה של המטען שהתבצעה ע"י אדם שאינו המוביל או עובדיו או שליחיו;

(ג) פעולת מלחמה או עימות מזוין;

(ד) פעולה של רשות ציבורית המבוצעת בקשר לכניסה, יציאה או מעבר של המטען.

(ה) תובלה באוויר, כמשמעותה בס"ק 1 לסעיף זה, מורכבת מפרק הזמן שבו מצוי המטען בהשגחת המוביל.

4. פרק הזמן של התובלה באוויר אינו חל על כל תובלה ביבשה, בים או בנתיב מים פנימי שבוצעה מחוץ לנמל תעופה. אולם אם מתקיימת תובלה כאמור במהלך ביצוע חוזה לתובלה באוויר, למטרות טעינה, מסירה או שינוע, מניחים שכל נזק, כל עוד לא הוכח ההיפך, הוא תוצאה של אירוע שהתרחש תוך כדי התובלה באוויר. אם המוביל, בלי הסכמת השוגר, מבצע את התובלה כולה או חלק הימנה, האמור להתבצע בדרך האוויר, באמצעי תובלה אחר, תובלה כזו באמצעי תובלה אחר תחשב כאלו בוצעה בתוך תקופת התובלה האווירית.

סעיף 19 - איחור

המוביל אחראי לנזק שנגרם מחמת איחור בתובלה האווירית של נוסעים, כבודה או מטען. אף על פי כן, המוביל לא יהיה אחראי לנזק שנגרם מחמת איחור אם יוכיח שהוא ועובדיו ושליחיו נקטו בכל האמצעים שהיו עשויים להידרש באופן סביר כדי למנוע את הנזק או שנקיטה באמצעים כאמור הייתה בלתי אפשרית מבחינתו או מבחינתם.

סעיף 20 - פטור מאחריות

אם המוביל מוכיח שהנזק נגרם או שתרמו לו רשלנות או מעשה או מחדל שלא כדין של האדם התובע פיצוי, או של האדם שממנו נובעות זכויותיו, יהיה המוביל פטור באופן מלא או חלקי מהבותו כלפי התובע כדי אותה מידה שהרשלנות או המעשה או המחדל האמורים גרמו לנזק או תרמו לו. מקום שמחמת מוות או פציעה של נוסע נתבע פיצוי ע"י אדם שאינו הנוסע, כמו כן

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

יהיה המוביל פטור באופן מלא או חלקי מחבותו במידה שיוכיח שהרשלנות או העוולה או המחדל של אותו נוסע גרמו לנזק או תרמו לו. סעיף זה חל על כל הוראות החבות באמנה זו, כולל ס"ק 1 לסעיף 21.

סעיף 21 - פיצוי במקרה של מוות או פציעה של נוסעים

1. על נזקים שעילתם לפי ס"ק 1 לסעיף 17 בסכום שאינו עולה על 100,000 זכויות משיכה מיוחדות לכל נוסע, לא יוכל המוביל לשלול את חבותו או להגביל אותה.

2. המוביל לא יהיה חייב בגין נזקים שעילתם לפי ס"ק 1 לסעיף 17 במידה שהסכום עולה על 100,000 זכויות משיכה מיוחדות לכל נוסע, אם המוביל מוכיח כי:

(א) הנזק האמור לא נגרם ע"י רשלנות או מעשה או מחדל אחרים שלא כדין של המוביל או עובדיו או שליחיו; או

(ב) הנזק האמור נובע אך ורק מרשלנות או ממעשה או מחדל אחרים שלא כדין של צד שלישי.

סעיף 22 - הגבלות חבות בגין איחור, כבודה ומטען

1. במקרה של נזק שנגרם ע"י איחור כמפורט בסעיף 19 בהובלת בני אדם, אחריות המוביל לכל נוסע מוגבלת ל-4,150 זכויות משיכה מיוחדות.

2. בתובלת כבודה, חבות המוביל במקרה של השמדה, אובדן, נזק או איחור מוגבלת לסכום של 1,000 זכויות משיכה מיוחדות לכל נוסע, אלא אם כן הנוסע נתן, במועד מסירת הכבודה הרשומה לידי המוביל, הצהרת מיוחדת בדבר האינטרס במסירה במקום היעד, ושילם סכום נוסף אם יש צורך לפי המקרה. במקרה זה יהיה המוביל חייב לשלם סכום שאינו עולה על הסכום המוצהר, אלא אם כן יוכיח שסכום זה גדול מסכום האינטרס בפועל של הנוסע במסירה ביעד.

3. בהובלת מטען, אחריות המוביל במקרה של

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

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

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

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

Article 23 - Conversion of Monetary Units

כתבי אמנה, 1564, כרך 59. - אמנה בדבר איחוד כללים מסוימים לתובלה בינלאומית באוויר, מונטריאל 28.05.1999

השמדה, אובדן, נזק או איחור מוגבלת לסכום של 17 זכויות משיכה מיוחדות לק"ג, אלא אם כן השוגר נתן, במועד מסירת החבילה למוביל, הצהרת מיוחדת בדבר האינטרס במסירה במקום היעד, ושילם סכום נוסף אם יש צורך לפי המקרה. במקרה זה יהיה המוביל חייב לשלם סכום שאינו חורג מהסכום המוצהר, אלא אם כן יוכיח שסכום זה גדול מהסכום האינטרס בפועל של השוגר במסירה ביעד.

4. במקרה של השמדה, אובדן, נזק או עיכוב של חלק מהמטען, או של כל חפץ הכלול בו, המשקל שיש לקחת בחשבון בעת קביעת גובה מגבלת האחריות של המוביל יהיה רק המשקל הכולל של החבילה או החבילות הנוגעות בדבר. אף על פי כן, כאשר ההשמדה, האובדן, הנזק או איחור של חלק מהמטען, או של כל חפץ הכלול בו משפיע על ערך של חבילות אחרות המכוסות ע"י אותו שטר מטען אווירי, או אותה קבלה, או אם לא הונפקו, ע"י אותו תיעוד שנשמר באמצעים אחרים כנוכח בס"ק 2 לסעיף 4, המשקל הכולל של חבילה או חבילות כאמור ייקח אף הוא בחשבון בעת קביעת גבול האחריות.

5. ההוראות הנ"ל של ס"ק 1 ו-2 לסעיף זה לא יחולו אם הוכח כי הנזק נבע ממעשה או ממחדל של המוביל, עובדיו או שליחיו, שנעשו בכוונה לגרום נזק או בפזיזות ובידיעה שקרוב לודאי שייגרם נזק בעטיים. ובלבד שבמקרה של מעשה או מחדל כאמור של עובד או שליח, יוכח גם שהעובד או השליח האמורים פעלו במסגרת תחום העסקתם.

6. המגבלות הקבועות בסעיף 21 ובסעיף זה לא תמנענה מבית המשפט לפסוק, בהתאם לחוק שלו, בנוסף, את הוצאות המשפט, כולן או חלקן, או את הוצאות האחרות בגין ההליך המשפטי שנגרמו לתובע כולל ריבית. ההוראה הנ"ל לא תחול אם סכום הפיצויים שנפסקו, למעט הוצאות המשפט והוצאות אחרות של ניהול המשפט אינו חורג מהסכום שהמוביל הציע לתובע בכתב בתוך פרק זמן של שישה חודשים מתאריך האירוע שגרם לנזק, או לפני הגשת התביעה, לפי המאוחר יותר.

סעיף 23 - המרת יחידות מטבע

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 the sum of 1,500,000 monetary units per passenger in judicial proceedings in their territories; 62,500 monetary units per passenger with respect to paragraph 1 of Article 22; 15,000 monetary units per passenger with respect to paragraph 2 of Article 22; and 250 monetary units per kilogramme with respect to paragraph 3 of Article 22. This monetary unit corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. These sums may be converted into the national currency concerned in round figures. The conversion of these sums into national currency shall be made according to the law of the State concerned.

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

1. הסכומים הנזכרים במונחים של זכויות משיכה מיוחדות באמנה זו ייראו כמתייחסים לזכות המשיכה המיוחדת כפי שהיא מוגדרת ע"י קרן המטבע הבינלאומית. המרת הסכומים למטבעות לאומיים, במקרה של הליכים משפטיים, תבצע בהתאם לערך המטבעות האמורים במונחים של זכות המשיכה המיוחדת בתאריך פסק הדין. ערך המטבע הלאומי, במונחים של זכות משיכה מיוחדת, של מדינה מתקשרת, יהיה חברה בקרן המטבע הבינלאומית, יחושב בהתאם לשיטת ההערכה שמחילה קרן המטבע הבינלאומית, בתוקף בתאריך פסק הדין, בפעולותיה ובעסקותיה. ערך המטבע הלאומי, במונחים של זכות משיכה מיוחדת, של מדינה שהיא צד שאיננה חברה בקרן המטבע הבינלאומית, יחושב באופן שייקבע ע"י אותה מדינה.

2 אף על פי כן, המדינות שאינן חברות בקרן המטבע הבינלאומית ואשר החוק שלהן אינו מתיר את החלת הוראות ס"ק 1 לסעיף זה, רשאיות, במועד האשרור או ההצטרפות או בכל עת לאחר מכן, להצהיר כי הגבלת האחריות של המוביל לפי סעיף 21 קבועה בסכום של 1,500,000 יחידות מטבע לנוסע בהליכים משפטיים בשטחי ארצותיהן; 62,500 יחידות מטבע לנוסע בזיקה לס"ק 1 לסעיף 22; 15,000 יחידות מטבע לנוסע בזיקה לס"ק 2 לסעיף 22; ו-250 יחידות מטבע לק"ג בזיקה לס"ק 3 לסעיף 22. יחידת מטבע זו מתאימה לששים וחמישה וחצי מיליגרם זהב שזכותו היא 900 מתוך אלף. ניתן להמיר סכומים אלה למטבע הלאומי הנוגע בדבר בסכומים עגולים. המרה זו של סכומים למטבע הלאומי תבצע בהתאם לחוק המדינה הנוגעת בדבר.

3. החישוב הנזכר במשפט האחרון של ס"ק 1 לסעיף זה ושיטת ההמרה הנזכרת בס"ק 2 לסעיף זה יתבצעו באופן שיבטא במטבע הלאומי של המדינה שהיא צד לאמנה זו במידה רבה ככל האפשר ערך אמיתי לגבי הסכומים שבסעיפים 21 ו-22. היתה לזה שהיה נובע מהחלת שלושת המשפטים הראשונים של ס"ק 1 לסעיף זה. המדינות שהן צדדים לאמנה תמסורנה לנפקד, במועד הפקדת מסמך אשרור, קיבול, אישור או הצטרפות לאמנה זו ובכל מקרה שיש שינוי באחד מהם, את אופן החישוב בהתאם לס"ק 1 לסעיף זה, או את תוצאת ההמרה שבס"ק 2 לסעיף זה, לפי המקרה.

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

אמנה בדבר איחוד כללים מסוימים לתובלה בינלאומית באוויר, מונטרילאול 28.05.1999

סעיף 24 - בחינת הגבלות

1. בלי לפגוע בהוראות סעיף 25 לאמנה זו ובכפוף לס"ק 2 להלן, הגבלות האחריות הקבועות בסעיפים 21, 22 ו-23 ייבחנו ע"י הנפקד במרווחי זמן של 5 שנים, והבחינה הראשונה כאמור תתקיים בתום השנה החמישית שאחרי תאריך כניסתה לתוקף של אמנה זו, או אם האמנה לא נכנסת לתוקף בתוך חמש שנים מהתאריך שבו נפתחה להתימה בראשונה, בתוך השנה הראשונה לכניסתה לתוקף, תוך התייחסות למקדם אינפלציה התואם את השיעור המצטבר של האינפלציה מאז התיקון הקודם או במקרה הראשון מאז כניסתה לתוקף של האמנה. מידת שיעור האינפלציה שישמש בקביעת מקדם האינפלציה יהיה הממוצע המשוקלל של השיעורים השנתיים של העלייה או הירידה במדדי המחירים לצרכן של המדינות שמטבעותיהן מרכיבים את זכות המשיכה המיוחדת הנזכרת בס"ק 1 לסעיף 23.

2. אם בבחינה הנזכרת בס"ק הקודם נקבע שמקדם האינפלציה עלה על 10 אחוז, יודיע הנפקד למדינות שהן צדדים על תיקון גבולות האחריות. כל תיקון כאמור ייכנס לתוקף שישה חודשים אחרי ההודעה עליו למדינות שהן צדדים לאמנה זו. אם בתוך שלושה חודשים אחרי ההודעה למדינות שהן צדדים לאמנה רוב המדינות שהן צדדים לאמנה מודיעות על אי הסכמה מצידין, התיקון לא ייכנס לתוקף והנפקד יביא את העניין מפני מפגש של המדינות שהן צדדים לאמנה. הנפקד יודיע מיד לכל המדינות שהן צדדים לאמנה על כניסתו לתוקף של כל תיקון.

3. על אף האמור בס"ק 1 לסעיף זה, הנוהל הנזכר בס"ק 2 לסעיף זה יוחל בכל עת ובלבד ששליש מהמדינות שהן צדדים לאמנה מביעות רצון לעשות כן ובתנאי שמקדם האינפלציה הנזכר בס"ק 1 עלה על 30 אחוז מאז הבחינה הקודמת או מתאריך כניסתה לתוקף של אמנה זו אם לא הייתה בחינה קודמת. בחינות עתידיות על פי הנוהל שתואר בס"ק 1 לסעיף זה יתקיימו במרווחי זמן של חמש שנים החל מתום השנה החמישית שאחרי תאריך הבחינות לפי הס"ק הנוכחי.

סעיף 25 - התניה על גבולות האחריות

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

15

כתבי אמנה, 1564, כרך 59. - אמנה בדבר איחוד כללים מסוימים לתובלה בינלאומית באוויר, מונטריל 28.05.1999

מוביל רשאי לקבוע שחווה התובלה יהיה כפוף להגבלות אחריות גבוהות יותר מאלה שלפי הוראות אמנה זו או שלא יהיה כפוף להגבלות אחריות כלשהן.

סעיף 26 - אי-תוקף של הוראות חוזיות

כל הוראה שמטרתה לפטור את המוביל מתבות או לקבוע לה גבול אחריות נמוך יותר מזה הקבוע באמנה זו תהיה בטלה ומבטלת, אך בטלותה של כל הוראה כאמור אינה כרוכה בבטלותו של החווה כולו, אשר יישאר כפוף להוראות אמנה זו.

סעיף 27 - חירות להתקשר בחווה

דבר באמנה לא ימנע ממוביל לסרב להתקשר בחווה תובלה כלשהו, לוותר על הגנה כלשהי הזמינה לפי האמנה, או לקבוע תנאים שאינם עומדים בסתירה להוראות אמנה זו.

סעיף 28 - תשלומים מראש

במקרה של תאונות כלי טיס הגורמות למוות או לפציעה של נוסעים, המוביל, אם נדרש ע"י הדין הלאומי שלו, ישלם מקדמות בלי דיחוי לאדם או לבני אדם טבעיים הזכאים לתבוע פיצוי על מנת לענות על הצרכים הכלכליים המידיים של בני אדם כאמור. תשלומים מראש כאמור לא יהוו הכרה בחבות וניתן לקזז אותם מכל תשלומים שישולמו לאר מכן כפיצויים ע"י המוביל.

סעיף 29 - בסיס לתביעות

בהובלת נוסעים, כבודה ומטען, כל תביעה לפיצויים, תהא עילתה אשר תהא, בין אם לפי אמנה זו או על פי חווה, או בניזקין או אחרת, ניתן להגיש רק בכפוף לתנאים ולהגבלות האחריות כפי שהם קבועים באמנה זו ומבלי לפגוע בשאלה מי הם בני האדם שיש להם זכות להגיש תביעה ומהן זכויותיו של כל אחד מהם. פיצויים עונשין, פיצויים לדוגמא או כל פיצויים אחרים שאינם השבה לא יהיו ברי תביעה בכל תביעה כאמור.

סעיף 30 - עובדים, שליחים - צבירת תביעות

1. הוגשה תביעה נגד עובד או שליח של המוביל

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

הנובעת מנזק שהאמנה מתייחסת אליו, עובד או שליח כאמור, אם יוכיחו שפעלו במסגרת העסקתם, יהיו זכאים להסתמך על התנאים וגבולות האחריות שהמוביל עצמו זכאי להסתמך עליהם לפי אמנה זו.

2. הסכומים המצטברים שהם ברי תביעה מהמוביל, מעובדיו ושליחיו במקרה זה, לא יעלו על הגבולות האמורים.

3. למעט במקרה של הובלת מטען, הוראות ס"ק 1 ו-2 לסעיף זה לא יחולו אם הוכח כי הנזק נבע ממעשה או ממחדל של עובד או שליח, שנעשו בכוונה לגרום נזק או בפזיזות ובידיעה שקרוב לוודאי ייגרם נזק בעטיים.

סעיף 31 - הודעה במועד על תלונות

1. קבלת הכבודה הרשומה או המטען ע"י האדם הזכאי למסירה ללא תלונה היא ראיה לכאורה לכך שהכבודה הרשומה או המטען נמסרו במצב טוב ובהתאם למסמך התובלה או לתיעוד שנשמר באמצעים האחרים הנזכרים בס"ק 2 לסעיף 3 ובס"ק 2 לסעיף 4.

2. במקרה של נזק, האדם הזכאי למסירה חייב להתלונן בפני המוביל מיד אחרי גילוי הנזק, ולכל המאוחר, בתוך שבעה ימים מתאריך הקבלה במקרה של כבודה שנמסרה וארבעה עשר ימים מתאריך הקבלה במקרה של מטען. במקרה של איחור, יש להגיש את התלונה לכל המאוחר בתוך עשרים ואחד ימים מהתאריך שבו הועמדו לרשותו הכבודה או המטען.

3. כל תלונה חייבת להיעשות בכתב וחובה לתתה או לשלחה בתוך המועדים שצוינו.

4. לא הוגשה תלונה בתוך הזמנים הנקובים לעיל, לא תשמע כל תביעה נגד המוביל, למעט במקרה של תרמית מצדו.

סעיף 32 מותו של אדם הנושא בחבות

במקרה של מות של אדם הנושא בחבות, תביעה לפיצויים בהתאם לתנאי אמנה זו תעמוד נגד אלה

כתבי אמנה, 1564, כרך 59. - אמנה בדבר איחוד כללים מסוימים לתובלה בינלאומית באוויר, מונטרילאול 28.05.1999

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 - Arbitration⁴

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.

המייצגים כחוק את עזבונו.

סעיף 33 - סמכות שיפוט

1. תביעת לפיצויים יש להגיש בשטח ארצה של אחת המדינות שהן צדדים לאמנה, בפני בית המשפט במקום מושבו של המוביל או מקום העסק העיקרי שלו, או מקום שיש לו מקום עסק שבאמצעותו נעשה החוזה, או בפני בית המשפט במקום היעד, הכול לפי בחירת התובע.

2. בזיקה לנוק הנגרם מפציעה או ממות של נוסע, ניתן להגיש תביעה בפני אחד מבתי המשפט הנזכרים בס"ק 1 לסעיף זה, או בשטח של מדינה שהיא צד לאמנה שבה, במועד התאונה, יש לנוסע מקום מגורים עיקרי וקבוע ואשר ממנו או אליו מפעיל המוביל שירותים לתובלת נוסעים באוויר, אם בכלי טיס של המוביל, או כלי טיס של מוביל אחר בהתאם להסכם מסחרי, ואשר בה מנהל אותו מוביל את עסק התובלה האווירית של נוסעים מחצרים בחכירתו או בבעלותו של המוביל עצמו, או של מוביל אחר שעמו יש לו הסכם מסחרי.

3. למטרות ס"ק 2,

א. "הסכם מסחרי" פירושו הסכם, שאינו הסכם שליחות, שנעשה בין מובילים והמתייחס לאספקת השירותים המשותפים שלהם להובלת נוסעים באוויר.

ב. "מקום מגורים עיקרי וקבוע" פירושו מקום המושב האחד הקבוע והתמידי של הנוסע בזמן התאונה. לאומיותו של הנוסע לא תהיה הגורם המכריע לעניין זה.

4. עניינים של סדרי דין יקבעו על פי הדין של בית המשפט הדין במקרה.

סעיף 34 - בוררות

1. בכפוף להוראות סעיף זה, הצדדים לחוזה הובלת מטען רשאים לקבוע כי כל מחלוקת בזיקה לחבות המוביל לפי אמנה זו תיושב בבוררות. הסכם כאמור יהיה בכתב.

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

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

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

Article 35 - Limitation of Actions

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

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

Article 36 - Successive Carriage

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

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

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

2. הליכי הבוררות, לבחירת התובע, יתקיימו באחד ממקומות השיפוט הנזכרים בסעיף 33.

3. הבורר או בית הדין לבוררות יחילו את הוראות אמנה זו.

4. הוראות ס"ק 2 ו-3 לסעיף זה ייראו כחלק מכל סעיף או הסכם בורות, וכל תנאי של סעיף או הסכם כאמור שאינו עולה בקנה אחד עמן יהיה בטל ומבוטל.

סעיף 35 - מגבלה על תביעות

1. הזכות לפיצויים תפקע אם התביעה אינה מוגשת בתוך פרק זמן של שנתיים, שתחושב מתאריך ההגעה ליעד, או מהתאריך שבו היה המטוס צריך להגיע, או מהתאריך שבו הופסקה התובלה.

2. אופן חישוב הזמן יקבע לפי דיני בית המשפט הדין בעניין.

סעיף 36 - תובלה עוקבת

1. במקרה של תובלה שיש לבצעה ע"י מובילים שונים בזה אחר זה והבאה במסגרת ההגדרה הקבועה בס"ק 3 לסעיף 1, כל מוביל המקבל נוסעים, כבודה או מטען כפוף לכללים הקבועים באמנה זו ונחשב לאחד הצדדים לחוזה התובלה במידה שהחווה עוסק באותו חלק של התובלה המבוצע תחת פיקוחו.

2. במקרה של תובלה מסוג זה, הנוסע או כל אדם הזכאי לפיצוי בזיקה אליו, יהיה רשאי להגיש תביעה רק נגד המוביל שביצע את התובלה שבמהלכה אירעו התאונה או האיחור, למעט במקרה שלפי הסכם מפורש, המוביל הראשון קיבל על עצמו חבות לנסיעה כולה.

3. ביחס לכבודה ולמטען, לנוסע או לשוגר תהיה זכות תביעה נגד המוביל הראשון, ולנוסע או לנשגר הזכאי למסירה תהיה זכות תביעה נגד המוביל האחרון, ובנוסף, רשאי כל אחד מהם להגיש תביעה נגד המוביל שביצע את התובלה שבמהלכה אירעו ההשמדה, האובדן, הנזק או האיחור. מובילים אלה יהיו אחראים ביחד ולחוד כלפי הנוסע או השוגר או הנשגר.

כתבי אמנה, 1564, כרך 59 - אמנה בדבר איהוד כללים מסוימים לתובלה בינלאומית באוויר, מונטריאול 28.05.1999

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

סעיף 37 - הזכות לחזור בתביעה נגד צדדים שלישיים

דבר באמנה זו לא ישפיע על השאלה האם לאדם האתראי לנזק בהתאם להוראותיה יש זכות לחזור בתביעה נגד אדם אחר כלשהו.

פרק 4 תובלה משולבת

סעיף 38 - תובלה משולבת

1. בתובלה משולבת המבוצעת חלקה באוויר וחלקה בכל אמצעי תובלה אחר, יחולו הוראות אמנה זו, בכפוף לס"ק 4 לסעיף 18, רק על התובלה באוויר, ובלבד שהתובלה באוויר באה במסגרת תנאי סעיף 1.

2. דבר באמנה זו לא ימנע מהצדדים במקרה של תובלה משולבת מלכלול במסמך תובלה באוויר תנאים המתייחסים לצורות תובלה אחרות, ובלבד שהוראות אמנה זו נשמרות בנוגע לתובלה באוויר.

פרק 5 תובלה באוויר המתבצעת ע"י אדם שאינו המוביל המתקשר

סעיף 39 - המוביל המתקשר - המוביל בפועל

הוראות פרק זה חלות כשאדם (להלן "המוביל המתקשר") מתקשר כצד לחוזה תובלה המוסדר ע"י אמנה זו עם נוסע או שוגר או עם אדם שלישי הפועל מטעם הנוסע או השוגר, ואדם אחר ("יקרא להלן "המוביל בפועל") מבצע, מכוח סמכות שמעניק לו המוביל המתקשר, את התובלה בשלמותה או בחלקה, אבל אינו מהווה ביחס לכך מוביל עוקב כמשמעותו באמנה זו. סמכות כאמור תהיה נחזית כל עוד לא הוכח ההיפך.

סעיף 40 - חבות הדדית של מובילים מתקשרים ומובילים בפועל

אם מוביל בפועל מבצע בשלמותה או בחלקה תובלה

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

אשר, בהתאם לחוזה הנזכר בסעיף 39, מוסדרת ע"י אמנה זו, הן המוביל המתקשר והן המוביל בפועל, אלא אם כן יש הוראות אחרות בפרק זה, יהיו כפופים לכללי אמנה זו, הראשון לגבי תובלה בשלמותה שנקבעה בחוזה, והאחרון אך ורק לגבי התובלה שהוא מבצע.

סעיף 41 - חבות הדדית

1. המעשים והמהדלים של המוביל בפועל ושל עובדיו או שליחיו הפועלים במסגרת העסקתם, בזיקה לתובלה שמבצע המוביל בפועל, ייראו כאילו הם גם של המוביל המתקשר.

2. המעשים והמהדלים של המוביל המתקשר ושל עובדיו או שליחיו הפועלים במסגרת תחום העסקתם, בזיקה לתובלה שמבצע המוביל בפועל, ייראו כאילו הם גם של המוביל בפועל. אף על פי כן, מעשה או מחלל כאמור לא יגרמו לכך שהמוביל בפועל יהיה כפוף לאחריות העולה על הסכומים הנזכרים בסעיפים 21, 22 ו-24. כל הסכם מיוחד שלפיו המוביל המתקשר מקבל על עצמו התחייבויות שאינן מוטלות ע"י אמנה זו או כל ויתור על זכויות או הגנות שמעניקה אמנה זו או כל הצהרה מיוחדת של עניין במסירה ביעד לפי סעיף 22 לא ישפיעו על המוביל בפועל אלא אם כן הוא הסכים לכך.

סעיף 42 - הנמען לתלונות ולהוראות

לכל תלונה שיש למסור וכל הוראה שיש לתת על פי אמנה זו למוביל, יהיה תוקף שווה בין אם הייתה ממוענת אל המוביל המתקשר או אל המוביל בפועל. אף על פי כן, להוראות הנזכרות בסעיף 12 יהיה תוקף רק אם הן ממוענות אל המוביל המתקשר.

סעיף 43 - עובדים ושליחים

ביחס לתובלה שמבצע המוביל בפועל, כל עובד או שליח של אותו מוביל או של המוביל המתקשר, אם יוכיחו שפעלו במסגרת היקף העסקתם, יהיו זכאים להסתמך על התנאים ועל גבולות האחריות שהם בני תחולה לפי אמנה זו על המוביל שהם עובדיו או שליחיו, אלא אם כן יוכח שהם פעלו באופן המונע את ההסתמכות על גבולות האחריות בהתאם לאמנה זו.

כתבי אמנה, 1564, כרך 59 - אמנה בדבר איחוד כללים מסוימים לתובלה בינלאומית באוויר, מונטריראול 28.05.1999

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

סעיף 44 - פיצויים מצטברים

ביחס לתובלה שמבצע המוביל בפועל, הסכומים המצטברים שניתן לתבעם מאותו מוביל ומהמוביל המתקשר, ומעובדיהם ומשליחיהם הפועלים במסגרת היקף העסקתם, לא יעלו על הסכום הגבוה ביותר שניתן לפסוק כנגד המוביל בפועל או המוביל המתקשר לפי אמנה זו, אבל אף אחד מבני אדם אלה לא יהיה חייב בסכום העולה על הגבלת האחריות הישימה לגבי אותו אדם.

סעיף 45 - הנמען לתביעות

ביחס לתובלה שמבצע המוביל בפועל, ניתן להגיש תביעה לפיצויים כנגד אותו מוביל או נגד המוביל המתקשר, או כנגד שניהם ביחד או בנפרדת לפי בחירת התובע. אם הוגשה תביעה רק נגד אחד מהמובילים האלה, תהיה לאותו מוביל הזכות לדרוש את צירופו של המוביל האחר להליכים, סדרי הדין והתוצאות יוסדרו ע"י הדין של בית המשפט הדין במקרה.

סעיף 46 - סמכות שיפוט נוספת

כל תביעת נזיקין לפי סעיף 45 תוגש, בשטחה של אחת המדינות שהן צדדים לאמנה, בפני בית משפט שבו ניתן להגיש תביעה כנגד המוביל המתקשר, לפי הוראות סעיף 33, או בפני בית המשפט שיש לו סמכות שיפוט במקום שבו יש למוביל בפועל מקום מושב או מקום עסק עיקרי, לפי בחירת התובע.

סעיף 47 - אי-תוקף של הוראות חוזיות

כל הוראה חוזית שמטרתה לפטור את המוביל המתקשר או את המוביל בפועל מחבות לפי פרק זה או לקבוע גבול אחריות הנמוך יותר מזה הישים בהתאם לפרק זה, תהיה בטלה ומבוטלת, אך בטלותה של כל הוראה כאמור אינה כרוכה בבטלותו של החוזה כולו, אשר יישאר כפוף להוראות פרק זה.

סעיף 48 - יחסים הדדיים בין מובילים מתקשרים לבין מובילים בפועל

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

כתבי אמנה, 1564, כרך 59. - אמנה בדבר איחוד כללים מסוימים לתובלה בינלאומית באוויר, מונטרילאול 28.05.1999

למעט לפי הוראות סעיף 45, דבר בפרק זה לא ישפיע על הזכויות והחובות של המובילים בינם לבין עצמם, כולל הזכות לחזור בתביעה או לתבוע שיפוי.

פרק 6 הוראות אחרות

סעיף 49 - חובת החלה

כל סעיף הכלול בחוזה התובלה וכל ההסכמים המיוחדים שהתקשרו בהם לפני התרחשות הנוק ואשר על פיהם מתכוונים הצדדים לחרוג מהכללים שנקבעו באמנה זו, בין אם בהחליטם מהו הדין שיהיה בר החלה, או ע"י שינוי הכללים בנוגע לסמכות שיפוט, יהיו בטלים ומבוטלים.

סעיף 50 - ביטוח

מדינות שהן צדדים לאמנה תדרושנה מהמובילים שלהן להחזיק ביטוח נאות המכסה את חבותם לפי אמנה זו. מדינה שהיא צד רשאית לדרוש ממוביל הפועל בה להמציא ראיה לכך שהוא מקיים ביטוח נאות לכיסוי חבותו לפי אמנה זו.

סעיף 51 - תובלה המבוצעת בנסיבות חריגות

הוראות סעיפים 3 עד 5, 7 ו-8 הקשורות לתיעוד התובלה לא יחולו במקרה של תובלה המבוצעת בנסיבות חריגות מחוץ להיקף הרגיל של עסקי המוביל.

סעיף 52 - הגדרת "ימים"

הביטוי "ימים" בשימושו באמנה זו פירושו ימי לוח, לא ימי עבודה.

פרק 7 הוראות סיום

סעיף 53 - החתימה, אשרור וכניסה לתוקף

1. אמנה זו תהיה פתוחה לחתימה במונטריאול ב-28 במאי 1999 בפני מדינות המשתתפות בוועידה הבינלאומית למשפט אווירי שהתקיימה במונטריאול מ-10 ועד 28 במאי 1999. אחרי 28 במאי 1999, תהיה

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.

האמנה פתוחה לחתימה בפני כל המדינות במטה הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית במונטריאול עד לכניסתה לתוקף בהתאם לס"ק 6 לסעיף זה.

2. אמנה זו תהיה פתוחה לחתימה באופן דומה בפני ארגונים אזוריים לאינטגרציה כלכלית. למטרת אמנה זו, "ארגון אזורי לאינטגרציה כלכלית" פירושו כל ארגון שהקימו מדינות ריבוניות של אזור נתון שיש לו סמכות בזיקה לעניינים מסוימים המוסדרים ע"י אמנה זו והוסמך כיאות להתום על אמנה זו ולאשרר אותה, לקבל אותה, לאשר אותה או להצטרף אליה. התייחסות ל"מדינה שהיא צד" או "מדינות שהן צדדים" באמנה זו, למעט בס"ק 2 לסעיף 1, ס"ק 1 (ב) לסעיף 3, ס"ק (ב) לסעיף 5, סעיפים 23, 33, 46 וס"ק (ב) לסעיף 57, חלה באופן שווה על ארגון אזורי לאינטגרציה כלכלית. למטרות סעיף 24, ההתייחסות ל"רוב המדינות שהן צדדים" ול"שליש המדינות שהן צדדים" לא תחול על ארגון אזורי לאינטגרציה כלכלית.
3. אמנה זו תהיה כפופה לאשרור המדינות והארגונים האזוריים לאינטגרציה כלכלית שחתמו עליה.
4. כל מדינה או ארגון אזורי לאינטגרציה כלכלית שאינם חותמים על אמנה זו רשאים לקבל אותה, לאשר אותה או להצטרף אליה בכל עת.
5. מסמכי אשרור, קיבול, אישור או הצטרפות יופקדו אצל הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית, המתמנה בזה להיות הנפקד.
6. אמנה זו תיכנס לתוקף ביום השישים אחרי תאריך הפקדת מסמך האשרור, הקיבול, האישור או ההצטרפות השלושים אצל הנפקד בין המדינות אשר הפקידו מסמך כאמור. מסמך שהפקיד ארגון אזורי לאינטגרציה כלכלית לא יספר למטרות ס"ק זה.
7. למדינות אחרות ולארגונים אזוריים אחרים לאינטגרציה כלכלית, אמנה זו תיכנס לתוקף שישים ימים אחרי תאריך הפקדת מסמך האשרור, הקיבול, האישור או ההצטרפות.

8. The Depository 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 Depository.

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

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

כתבי אמנה, 1564, כרך 59. - אמנה בדבר איחוד כללים מסוימים לתובלה בינלאומית באוויר, מונטריאול 28.05.1999

8. הנפקד יודיע במהרה לכל הזותמים ולכל המדינות שהן צדדים על:

(א) כל חתימה על אמנה זו ותאריכה;

(ב) כל הפקדה של מסמכי אשרור, קיבול, אישור או הצטרפות ותאריכה,

(ג) תאריך כניסתה לתוקף של אמנה זו;

(ד) תאריך כניסתו לתוקף של כל תיקון למגבלות ההבות שנקבעו לפי אמנה זו;

(ה) כל הסתלקות לפי סעיף 54.

סעיף 54 - הסתלקות

1. כל מדינה שהיא צד זה רשאית להסתלק מאמנה זו ע"י הודעה בכתב לנפקד.

2. ההסתלקות תיכנס לתוקף מאה ושמונים ימים אחרי תאריך קבלת ההודעה ע"י הנפקד.

סעיף 55 - יחסים עם מסמכים אחרים של אמנת ורשה

אמנה זו תגבר על כל כללים החלים על תובלה בינלאומית באוויר:

1. בין מדינות שהן צדדים לאמנה זו מכוח היותן של אותן מדינות צדדים:

(א) לאמנה בדבר איחוד כללים מסוימים לתובלה בינלאומית באוויר שנחתמה בוורשה ב-12 באוקטובר 1929 (תיקרא להלן אמנת ורשה);

(ב) לפרוטוקול לתיקון האמנה בדבר איחוד כללים מסוימים לתובלה בינלאומית באוויר שנחתמה בוורשה ב-12 באוקטובר 1929, שנעשה בהאג ב-28 בספטמבר 1955 (ייקרא להלן פרוטוקול האג);

(ג) לאמנה הנוספת לאמנת ורשה בדבר איחוד כללים מסוימים לתובלה בינלאומית באוויר המבוצעת ע"י אדם שאינו המוכיל המתקשר, שנחתמה

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.

בגואדלהארה ב-18 בספטמבר 1961 (תיקרא להלן אמנת גואדלהארה);

(ד) לפרוטוקול לתיקון האמנה בדבר איחוד כללים מסוימים לתובלה בינלאומית באוויר שנחתמה בוורשה ב-12 באוקטובר 1929, כפי שתוקנה ע"י הפרוטוקול שנעשה בהאג ב-28 בספטמבר 1955, שנחתם בגואטמלה סיטי ב-8 במרץ 1971 (ייקרא להלן פרוטוקול גואטמלה סיטי);

(ה) פרוטוקולים נוספים 1 עד 3 ופרוטוקול מונטריאול מס' 4 לתיקון אמנת ורשה כפי שתוקנה ע"י פרוטוקול האג או אמנת ורשה כפי שתוקנה הן ע"י פרוטוקול האג והן ע"י פרוטוקול גואטמלה סיטי, שנחתמו במונטריאול ב-25 בספטמבר 1975 (ייקראו להלן פרוטוקולי מונטריאול); או

2. בתוך שטחה של כל מדינה יחידה שהיא צד לאמנה זו מכוח היותה של אותה מדינה צד לאחד או יותר מהמסמכים הנזכרים בתת-ס"ק (א) עד (ה) לעיל.

סעיף 56 - מדינות שיש להן יותר ממערכת משפט אחת

1. אם למדינה יש שתי יחידות טריטוריאליות או יותר שבהן חלות מערכות משפט שונות בזיקה לעניינים המטופלים באמנה זו, במועד החתימה, האשרור, הקבלה, האישור או ההצטרפות, היא רשאית להצהיר שאמנה זו תחול על כל היחידות הטריטוריאליות שלה או רק על אחת או יותר מהן והיא רשאית לשנות הצהרה זו ע"י הגשת הצהרה אחרת בכל עת.

2. על כל הצהרה כאמור תימסר הודעה לנפקד ותיקבע בה במפורש היחידה הטריטוריאלית שעליה חלה האמנה.

3. בזיקה למדינה שהיא צד שמסרה הצהרה כאמור:

(א) התייחסויות בסעיף 23 ל"מטבע לאומי" תתפרשנה כהתייחסות למטבע של היחידה הטריטוריאלית הנוגעת בדבר של אותה מדינה; וכן

(ב) ההתייחסות בסעיף 28 ל"דין לאומי" תתפרש כהתייחסות לדין של היחידה הטריטוריאלית הנוגעת בדבר של אותה מדינה.

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.

סעיף 57 - הסתייגויות

לא ניתן להעלות הסתייגויות לאמנה זו אלא שמדינה שהיא צד לאמנה רשאית בכל עת להצהיר בהודעה הממוענת לנפקד שאמנה זו לא תחול על:

(א) תובלה בינלאומית באוויר המופעלת ומבוצעת במישרין ע"י אותה מדינה שהיא צד למטרות שאינן מסחריות בזיקה לתפקידיה ולחובותיה כמדינה ריבונית; ו/או

(ב) תובלה של בני אדם, מטען וכבודה למען רשויות הצבא שלה בכלי טיס הרשומים באותה מדינה שהיא צד או חכורים על ידיה, אשר מלוא הקיבולת שלהם נשמרה ע"י הרשויות האמורות או מטעמן.

ולראיה מיופי הכוח החתומים מטה, שהוסמכו לכך כראות, חתמו על אמנה זו.

נעשה במונטריאול ביום 28 בחודש מאי בשנת אלף תשע מאות תשעים ותשע בשפות אנגלית, ערבית, סינית, צרפתית, רוסית וספרדית, ולכל הנוסחים דין מקור שווה. האמנה תישאר מופקדת בארכיוני הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית, ועותקים מאושרים שלה יימסרו ע"י הנפקד לכל המדינות שהן צדדים לאמנה, וכן לכל הצדדים לאמנת ורשה, לפרוטוקול האג, לאמנת גואדאלאחרה, לפרוטוקול גואטמלה סיטי ולפרוטוקולי מונטריאול.