

Government Gazette Staatskoerant

REPUBLIC OF SOUTH AFRICA
REPUBLIEK VAN SUID-AFRIKA

Vol. 497 Cape Town, 19 December 2006
Kaaipstad, 19 Desember 2006 **No. 29499**

THE PRESIDENCY

No. 1301 19 December 2006

It is hereby notified that the President has assented to the following Act, which is hereby published for general information:—

No. 15 of 2006: Carriage by Air Amendment Act, 2006.

DIE PRESIDENSIE

No. 1301 19 Desember 2006

Hierby word bekend gemaak dat die President sy goedkeuring geheg het aan die onderstaande Wet wat hierby ter algemene inligting gepubliseer word:—

No. 15 van 2006: Wysigingswet op Lugvervoer, 2006.

Act No. 15, 2006

CARRIAGE BY AIR AMENDMENT ACT, 2006

GENERAL EXPLANATORY NOTE:

- [] Words in bold type in square brackets indicate omissions from existing enactments.
- Words underlined with a solid line indicate insertions in existing enactments.

(English text signed by the President.)
(Assented to 14 December 2006.)

ACT

To amend the Carriage by Air Act, 1946, so as to insert certain definitions; to give effect to the International Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air; to apply certain words contained in the said Convention; to extend the Minister's power to make regulations; and to replace the Schedule; and to provide for matters connected therewith.

BE IT ENACTED by the Parliament of the Republic of South Africa, as follows:—

Amendment of section 1 of Act 17 of 1946, as amended by section 1 of Act 5 of 1964

1. Section 1 of the Carriage by Air Act, 1946 (hereinafter referred to as the principal Act), is hereby amended—

(a) by the insertion before the definition of "Minister" of the following definition:

'Convention' means the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, signed at Montreal on 28 May 1999, as set out in the Schedule; and

(b) by the insertion after the definition of "Republic" of the following definition: "**this Act** includes any regulation made under section 8."

Repeal of section 2 of Act 17 of 1946

2. Section 2 of the principal Act is hereby repealed.

Amendment of section 3 of Act 17 of 1946, as amended by section 2 of Act 5 of 1964 and section 1 of Act 81 of 1979

3. Section 3 of the principal Act is hereby amended—

(a) by the substitution for subsection (2) of the following subsection:

“(2) The Minister may from time to time by notice in the *Gazette* declare who are the **[High Contracting] States** Parties to the Convention[,] and in respect of what territories they are respectively parties, **[and to what extent they have availed themselves of the provisions of the Additional Protocol to the Convention]** and any such notice shall, except in so far as it has been varied or superseded by a subsequent notice, be conclusive evidence of the matters so declared.”;

ALGEMENE VERDUIDELIKENDE NOTA:

[] Woorde in vet druk tussen vierkantige hake dui skrappings uit bestaande verordenings aan.

_____ Woorde met 'n volstreep daaronder dui invoegings in bestaande verordenings aan.

(Engelse teks deur die President geteken.)
(Goedgekeur op 14 Desember 2006.)

WET

Tot wysiging van die Wet op Lugvervoer, 1946, ten einde sekere woordomskrivings in te voeg; uitvoering te gee aan die internasionale Konvensie ter bereiking van Eenvormigheid insake Sekere Reëls vir Internasionale Lugvervoer; sekere woorde vervat in genoemde Konvensie toe te pas; die Minister se bevoegdheid om regulasies uit te vaardig, uit te brei; die Bylae te vervang; en voorsiening te maak vir aangeleenthede wat daarmee in verband staan.

DAAR WORD BEPAAL deur die Parlement van die Republiek van Suid-Afrika, soos volg:—

Wysiging van artikel 1 van Wet 17 van 1946, soos gewysig deur artikel 1 van Wet 5 van 1964

1. Artikel 1 van die Wet op Lugvervoer, 1946 (hierna die “Hoofwet” genoem), word hierby gewysig deur die volgende omskrivings voor die omskrywing van “Minister” in te voeg: 5

“**‘hierdie Wet’** ook ’n regulasie uitgevaardig kragtens artikel 8; **‘Konvensie’** die Konvensie ter bereiking van Eenvormigheid insake Sekere Reëls vir Internasionale Lugvervoer, onderteken te Montreal op 28 Mei 1999 en vervat in die Bylae;” 10

Herroeping van artikel 2 van Wet 17 van 1946

2. Artikel 2 van die Hoofwet word hierby herroep.

Wysiging van artikel 3 van Wet 17 van 1946, soos gewysig deur artikel 2 van Wet 5 van 1964 en artikel 1 van Wet 81 van 1979 15

3. Artikel 3 van die Hoofwet word hierby gewysig—

(a) deur subartikel (2) deur die volgende subartikel te vervang:

“(2) Die Minister kan van tyd tot tyd by kennisgewing in die *Staatskoerant* verklaar wie die [**Hoë Kontrakterende Partye**] *State Partye* by die Konvensie is[,] en ten opsigte van welke gebiede hulle onderskeidelik partye is [**en in welke mate hulle van die bepalinge van die Addisionele Protokol by die Konvensie gebruik gemaak het**], en elke sodanige kennisgewing is, behalwe vir sover dit deur ’n latere kennisgewing gewysig of vervang is, afdoende bewys van die aldus verklaarde besonderhede.”; 20 25

- (b) by the substitution for subsection (3) of the following subsection:
 “(3) Any reference in the [said] Schedule to the territory of any [High Contracting] State Party to the Convention shall be construed as a reference to the territories subject to [his] its sovereignty, suzerainty, mandate or authority, in respect of which [he] it is a party.”; 5
- (c) by the substitution for subsection (4) of the following subsection:
 “(4) Not more than one action shall be brought in the Republic to enforce liability under [Article seventeen] paragraph 1 of Article 17 of the [said] Schedule in respect of the death of any one passenger, and every such action, by whomsoever brought, shall be for the benefit of all such persons entitled to sue for damages in respect of the death of that passenger as either are domiciled in the Republic or, if not so domiciled, have indicated their desire to take the benefit of the action.”; 10
- (d) by the substitution in subsection (6) for paragraph (ii) of the following paragraph:
 “(ii) make such order as appears to the court to be just and equitable in view of the provisions of the [said] Schedule limiting the liability of a carrier and of any proceedings which have been or are likely to be commenced outside the Republic in respect of the death of the passenger in question.”; and 15
- (e) by the deletion of subsection (7). 20

Repeal of section 4 of Act 17 of 1946

4. Section 4 of the principal Act is hereby repealed.

Amendment of section 5 of Act 17 of 1946, as amended by Act 5 of 1964

5. Section 5 of the principal Act is hereby amended— 25
- (a) by the substitution for subsection (1) of the following subsection:
 “(1) The [State] President may do all things necessary to ratify or adhere or accede to or cause to be ratified or adhered or acceded to on behalf of the Republic any amendments of or additions to the Convention which may from time to time be made, and by proclamation in the *Gazette* declare that the amendments or additions so ratified or adhered or acceded to shall be observed and have the force of law in the Republic[: **Provided that copies of any amendments or additions so ratified or adhered or acceded to or proclaimed shall be laid upon the Tables of both Houses of Parliament within fourteen days after their publication in the *Gazette* if Parliament be then in session or, if Parliament be not then in session, within fourteen days after the commencement of its next ensuing ordinary session.**”]; and 30
- (b) by the addition of the following subsection:
 “(3) A proclamation under subsection (1) may not be made by the President unless the amendments of or additions to the Convention have been approved by resolution of Parliament.”. 35

Amendment of section 7 of Act 17 of 1946, as amended by section 5 of Act 5 of 1964

6. Section 7 of the principal Act is hereby amended by the substitution for paragraph (b) of the following paragraph: 45
- “(b) the manner in which any action under the [said] Schedule against any [High Contracting] State Party is to be commenced and carried out.”.

- (b) deur subartikel (3) deur die volgende subartikel te vervang:
 “(3) ’n Verwysing in [**bedoelde**] die Bylae na die gebied van ’n [**Hoë Kontrakterende Party**] Staat Party by die Konvensie word vertolk as ’n verwysing na die gebiede wat onder sy soewereiniteit, susereiniteit, mandaat of gesag staan, ten opsigte waarvan hy ’n party is.”; 5
- (c) deur subartikel (4) deur die volgende subartikel te vervang:
 “(4) Nie meer dan een aksie mag in die Republiek ingestel word om aanspreeklikheid kragtens [**Artikel sewentien**] paragraaf 1 van Artikel 17 van [**bedoelde**] die Bylae af te dwing ten opsigte van die dood van een enkele passasier nie, en elke sodanige aksie, deur wie dit ook al ingestel word, strek tot voordeel van alle sodanige persone wat die reg het om skadevergoeding ten opsigte van die dood van daardie passasier te eis en wat [**òf**] in die Republiek gedomisilieer is [**òf**] wat nie aldus gedomisilieer is nie maar te kenne gegee het dat hulle verlang om die voordeel van die aksie ten bate te neem.”; 10 15
- (d) deur in subartikel (6) paragraaf (ii) deur die volgende paragraaf te vervang:
 “(ii) sodanige order verleen as wat aan die hof billik en regverdig blyk te wees met die oog op die bepalings van [**bedoelde**] die Bylae waardeur die aanspreeklikheid van ’n karweier beperk word en van enige proses wat buite die Republiek ten opsigte van die dood van die betrokke passasier ingestel is of waarskynlik ingestel sal word.”; en 20
- (e) deur subartikel (7) te skrap.

Herroeping van artikel 4 van Wet 17 van 1946

4. Artikel 4 van die Hoofwet word hierby herroep. 25

Wysiging van artikel 5 van Wet 17 van 1946, soos gewysig deur Wet 5 van 1964

5. Artikel 5 van die Hoofwet word hierby gewysig—
- (a) deur subartikel (1) deur die volgende subartikel te vervang:
 “(1) Die [**Staatspresident**] President kan alle handelings verrig wat nodig is om namens die Republiek enige wysigings van of toevoegings tot die Konvensie wat van tyd tot tyd ingevoer mag word, te bekragtig of daartoe toe te tree of dit te aanvaar of die bekragtiging daarvan of toetreding daartoe of aanvaarding daarvan te laat bewerkstellig, en kan by proklamasie in die *Staatskoerant* verklaar dat die wysigings of toevoegings wat aldus bekragtig of waartoe aldus toegetree of wat aldus aanvaar is, in die Republiek nagekom moet word en regs krag het: **Met dien verstande dat afskrifte van alle wysigings of toevoegings wat aldus bekragtig of waartoe aldus toegetree of wat aldus aanvaar of geproklameer is, in beide Huisse van die Parlement ter Tafel gelê moet word binne veertien dae na die bekendmaking daarvan in die Staatskoerant indien die Parlement dan sit of, indien die Parlement nie dan sit nie, binne veertien dae na die aanvang van sy eersvolgende gewone sitting.**”; en 30 35 40
- (b) deur die volgende subartikel by te voeg:
 “(3) Die President mag nie ’n proklamasie kragtens subartikel (1) uitvaardig nie tensy die wysigings van of toevoegings tot die Konvensie by besluit van die Parlement goedgekeur is.”. 45

Wysiging van artikel 7 van Wet 17 van 1946, soos gewysig deur artikel 5 van Wet 5 van 1964

6. Artikel 7 van die Hoofwet word hierby gewysig deur paragraaf (b) deur die volgende paragraaf te vervang:
 “(b) die wyse waarop ’n aksie kragtens [**bedoelde**] die Bylae teen ’n [**Hoë Kontrakterende Party**] Staat Party ingestel en deurgevoer moet word.”. 50

Substitution of section 8 of Act 17 of 1946, as amended by section 6 Act 5 of 1964

7. The following section is hereby substituted for section 8 of the principal Act:

“Regulations

8. (1) The Minister may make regulations—

- | | | |
|-----|--|----|
| (a) | prescribing the procedure to be followed by a carrier in connection with the settlement of claims under paragraph (1) of Article 17 of the Convention in respect of the death of any passenger before any action has been instituted in a court of law or any other appropriate forum; | 5 |
| (b) | generally, on any other ancillary or incidental administrative or procedural matter which it is necessary or expedient to prescribe for the proper implementation or administration of this Act. | 10 |
| | (2) Any regulation made in terms of subsection (1) may provide that— | |
| (a) | contravention thereof, or failure to comply therewith, is an offence; and | |
| (b) | a person convicted of that offence is punishable with a fine or imprisonment for a period not exceeding five years.” | 15 |

Substitution of Schedule to Act 17 of 1946

8. The Schedule to this Act is hereby substituted for the Schedule to the principal Act.

Short title and commencement

9. This Act is called the Carriage by Air Amendment Act, 2006, and comes into operation on a date fixed by the President by proclamation in the *Gazette*. 20

Vervanging van artikel 8 van Wet 17 van 1946, soos gewysig deur artikel 6 van Wet 5 van 1964

7. Artikel 8 van die Hoofwet word hierby deur die volgende artikel vervang:

“Regulasies

- 8. (1) Die Minister kan regulasies uitvaardig—** 5
- (a) **waarby die prosedure voorgeskryf word wat deur ’n lugkarweier gevolg moet word in verband met die uitbetaling van ’n eis kragtens paragraaf 1 van Artikel 17 van die Konvensie ten opsigte van die dood van ’n passasier voordat ’n aksie in ’n geregshof of enige ander gepaste forum ingestel is;** 10
- (b) **in die algemeen, oor enige bykomstige of toevallige administratiewe of prosedurele aangeleentheid wat hy of sy vir die behoorlike uitvoering of toepassing van hierdie Wet nodig of dienstig ag.**
- (2) **’n Regulasie uitgevaardig kragtens subartikel (1) kan bepaal dat—** 15
- (a) **’n oortreding daarvan, of versuim om daaraan te voldoen, ’n misdryf is; en**
- (b) **’n persoon wat aan sodanige misdryf skuldig bevind word, strafbaar is met ’n boete of met gevangenisstraf vir ’n tydperk van hoogstens vyf jaar.”**

Vervanging van Bylae by Wet 17 van 1946 20

8. Die Bylae by die Hoofwet word hierby deur die Bylae by hierdie Wet vervang.

Kort titel en inwerkingtreding

9. Hierdie Wet heet die Wysigingswet op Lugvervoer, 2006, en tree in werking op ’n datum wat die President by proklamasie in die *Staatskoerant* bepaal.

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

The States Parties to this Convention

RECOGNISING 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 harmonisation of private international air law;

RECOGNISING the need to modernise and consolidate the Warsaw Convention and related instruments;

RECOGNISING 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 harmonisation and codification of certain rules governing international carriage by air through a new Convention is the most adequate means of achieving an equitable balance of interests;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:—

CHAPTER I**General Provisions****Article 1 — Scope of Application**

1. This Convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking.

2. For the purposes of this Convention, the expression international carriage means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two States Parties, or within the territory of a single State Party if there is an agreed stopping place within the territory of another State, even if that State is not a State Party. Carriage between two points within the territory of a single State Party without an agreed stopping place within the territory of another State is not international carriage for the purposes of this Convention.

3. Carriage to be performed by several successive carriers is deemed, for the purposes of this Convention, to be one undivided carriage if it has been regarded by the parties as a single operation, whether it 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.

BYLAE**KONVENSIE TER BEREIKING VAN EENVORMIGHEID INSAKE SEKERE REËLS VIR INTERNASIONALE LUGVERVOER***Die Statepartye by hierdie Konvensie*

ERKEN die belangrike bydrae van die Konvensie ter bereiking van Eenvormigheid insake Sekere Reëls met betrekking tot Internasionale Lugvervoer, onderteken te Warskou op 12 Oktober 1929, hieronder die “Warskou-konvensie” genoem, en ander gepaardgaande instrumente tot die harmoniëring van private internasionale lugvaartreg; 5

ERKEN die behoefte daaraan om die Warskou-konvensie en gepaardgaande instrumente te moderniseer en te konsolideer; 10

ERKEN die belangrikheid daarvan om die beskerming van die belange van verbruikers in internasionale lugvervoer te verseker en van die behoefte aan billike skadeloosstelling gegrond op die beginsel van restituisie;

HERBEVESTIG die wenslikheid van ’n ordelike ontwikkeling van internasionale lugvervoerbedrywighede en die vlot vloeï van passasiers, bagasie en vrag ooreenkomstig die beginsels en doelstellings van die Konvensie oor Internasionale Burgerlike Lugvaart, gedoen te Chicago op 7 Desember 1944; 15

IS OORTUIG daarvan dat kollektiewe Staatsoptrede vir die verdere harmoniëring en kodifisering van sekere reëls wat internasionale lugvervoer reël, deur ’n nuwe Konvensie die mees gepaste wyse is om ’n billike balans van belange te verkry; 20

EN HET DERHALWE SOOS VOLG OOREENGEKOM:—**HOOFSTUK I****Algemene Bepalings****Artikel 1—Toepassingsbestek**

1. Hierdie Konvensie is van toepassing op alle internasionale vervoer van persone, bagasie of vrag wat deur middel van lugvaartuie teen vergoeding onderneem word. Dit is eweneens van toepassing op kostelose vervoer deur middel van lugvaartuie wat deur ’n lugtransportonderneming verrig word. 25

2. By die toepassing van hierdie Konvensie beteken die uitdrukking “internasionale vervoer” enige vervoer waarby, volgens die ooreenkoms tussen die partye, die plek van vertrek en die plek van bestemming, hetsy daar ’n onderbreking van die vervoer of ’n oorskeping is al dan nie, geleë is óf binne die gebiede van twee State Partye óf binne die gebied van ’n enkele Staat Party, indien daar ’n vasgestelde aandoenplek is binne die gebied van ’n ander Staat, selfs al is daardie Staat nie ’n Staat Party nie. Vervoer tussen twee plekke binne die gebied van ’n enkele Staat Party sonder ’n vasgestelde aandoenplek binne die gebied van ’n ander Staat is by die toepassing van hierdie Konvensie nie internasionale vervoer nie. 35

3. Vervoer wat deur verskeie agtereenvolgende lugkarweiers onderneem moet word, word by die toepassing van hierdie Konvensie as een onverdeelde vervoer beskou, as dit deur die partye as ’n enkele onderneming beskou is, hetsy daarop ooreengekom is in die vorm van ’n enkele kontrak of ’n reeks kontrakte, en die internasionale aard daarvan gaan nie verlore bloot omdat een kontrak of ’n reeks kontrakte as geheel uitgevoer moet word binne die gebied van dieselfde Staat nie. 40

4. Hierdie Konvensie is ook van toepassing op vervoer soos uiteengesit in Hoofstuk V, behoudens die voorwaardes daarin vervat. 45

Artikel 2—Vervoer onderneem deur Staat en Vervoer van Posstukke

1. Hierdie Konvensie is van toepassing op vervoer onderneem deur die Staat of deur ’n wetlik ingestelde openbare liggaam, met dien verstande dat dit voldoen aan die voorwaardes in Artikel 1 gestel.

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

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

CHAPTER II

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

Article 3 — Passengers and Baggage

1. In respect of carriage of passengers, an individual or collective document of carriage shall be delivered containing:

- (a) an indication of the places of departure and destination;
- (b) if the places of departure and destination are within the territory of a single State Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place.

2. Any other means which preserves the information indicated in paragraph 1 may be substituted for the delivery of the document referred to in that paragraph. If any such other means is used, the carrier shall offer to deliver to the passenger a written statement of the information so preserved.

3. The carrier shall deliver to the passenger a baggage identification tag for each piece of checked baggage.

4. The passenger shall be given written notice to the effect that where this Convention is applicable it governs and may limit the liability of carriers in respect of death or injury and for destruction or loss of, or damage to, baggage, and for delay.

5. Non-compliance with the provisions of the foregoing paragraphs shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall, nonetheless, be subject to the rules of this Convention including those relating to limitation of liability.

Article 4 — Cargo

1. In respect of the carriage of cargo, an air waybill shall be delivered.

2. Any other means which preserves a record of the carriage to be performed may be substituted for the delivery of an air waybill. If such other means are used, the carrier shall, if so requested by the consignor, deliver to the consignor a cargo receipt permitting identification of the consignment and access to the information contained in the record preserved by such other means.

Article 5 — Contents of Air Waybill or Cargo Receipt

The air waybill or the cargo receipt shall include:

- (a) an indication of the places of departure and destination;
- (b) if the places of departure and destination are within the territory of a single State Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place; and
- (c) an indication of the weight of the consignment.

Article 6 — Document Relating to the Nature of the Cargo

The consignor may be required, if necessary to meet the formalities of customs, police and similar public, authorities, to deliver a document indicating the nature of the cargo. This provision creates for the carrier no duty, obligation or liability resulting there from.

2. By die vervoer van posstukke is die lugkarweier aanspreeklik slegs teenoor die betrokke posadministrasie ooreenkomstig die reëls van toepassing op die verhouding tussen lugkarweiers en die posadministrasies.

3. Behoudens paragraaf 2 van hierdie Artikel is die bepalings van hierdie Konvensie nie van toepassing op die vervoer van posstukke nie. 5

HOOFTUK II

DOKUMENTE EN PLIGTE VAN DIE PARTYE MET BETREKKING TOT DIE VERVOER VAN PASSASIERE, BAGASIE EN VRAG

Artikel 3—Passasiers en Bagasie

1. Ten opsigte van die vervoer van passasiers moet 'n individuele of kollektiewe vervoerdokument oorhandig word wat die volgende bevat: 10

- (a) 'n Aanduiding van die plekke van vertrek en bestemming;
- (b) as die plekke van vertrek en bestemming binne die gebied van 'n enkele Staat Party is en een of meer vasgestelde aandoenplekke binne die gebied van 'n ander Staat geleë is, 'n aanduiding van minstens een sodanige vasgestelde aandoenplek. 15

2. Die oorhandiging van die dokument beoog in paragraaf 1 kan vervang word deur enige ander wyse waarop die inligting beoog in daardie paragraaf bewaar word. Indien enige sodanige ander wyse gebruik word, moet die lugkarweier aanbied om 'n skriftelike verklaring van die inligting aldus bewaar, aan die passasier te oorhandig. 20

3. Die lugkarweier moet aan die passasier 'n bagasie-identifikasie-etiket oorhandig vir elke stuk geregistreeerde bagasie.

4. Skriftelike kennis moet aan die passasier gegee word ten effekte dat waar hierdie Konvensie van toepassing is, dit die aanspreeklikheid van lugkarweiers ten opsigte van dood of besering en ten opsigte van die vernietiging of verlies van, of skade aan, bagasie en ten opsigte van vertraging reël en kan beperk. 25

5. Nienakoming van die bepalings van die voorgaande paragrawe raak nie die bestaan of geldigheid van die vervoerkontrak nie, wat nogtans onderworpe is aan die reëls van hierdie Konvensie, met inbegrip van dié rakende die beperking van aanspreeklikheid.

Artikel 4—Vrag 30

1. Ten opsigte van die vervoer van vrag moet 'n lugvragbrief oorhandig word.

2. Die oorhandiging van 'n lugvragbrief kan vervang word deur enige ander wyse waarop die rekord van die vervoer wat onderneem moet word, bewaar word. Indien sodanige ander wyse gebruik word, moet die lugkarweier, indien deur die afsender daartoe versoek, aan die afsender 'n vragontvangsbewys oorhandig wat die identifisering van die besending en toegang tot die inligting vervat in die rekord wat op sodanige ander wyse bewaar word, moontlik maak. 35

Artikel 5—Inhoud van Lugvragbrief of Vragontvangsbewys

Die lugvragbrief of vragontvangsbewys moet die volgende bevat:

- (a) 'n Aanduiding van die plekke van vertrek en bestemming; 40
- (b) as die plekke van vertrek en bestemming binne die gebied van 'n enkele Staat Party is en een of meer vasgestelde aandoenplekke binne die gebied van 'n ander Staat geleë is, 'n aanduiding van minstens een sodanige vasgestelde aandoenplek; en
- (c) 'n aanduiding van die gewig van die besending. 45

Artikel 6—Dokumente betreffende die Aard van die Vrag

Daar kan van die afsender vereis word, indien dit nodig is om te voldoen aan die formaliteite van die doeanes-, polisie- of soortgelyke openbare owerhede, om 'n dokument te oorhandig wat die aard van die vrag aandui. Hierdie bepaling skep geen plig, verpligting of aanspreeklikheid as gevolg daarvan vir die lugkarweier nie. 50

Article 7 — Description of Air Waybill

1. The air waybill shall be made out by the consignor in three original parts.
2. The first part shall be marked “for the carrier”; it shall be signed by the consignor. The second part shall be marked “for the consignee”; it shall be signed by the consignor and by the carrier. The third part shall be signed by the carrier who shall hand it to the consignor after the cargo has been accepted.
3. The signature of the carrier and that of the consignor may be printed or stamped.
4. If, at the request of the consignor, the carrier makes out the air waybill, the carrier shall be deemed, subject to proof to the contrary, to have done so on behalf of the consignor.

Article 8 — Documentation for Multiple Packages

When there is more than one package:

- (a) the carrier of cargo has the right to require the consignor to make out separate air waybills;
- (b) the consignor has the right to require the carrier to deliver separate cargo receipts when the other means referred to in paragraph 2 of Article 4 are used.

Article 9 — Non-compliance with Documentary Requirements

Non-compliance with the provisions of Articles 4 to 8 shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall, nonetheless, be subject to the rules of this Convention including those relating to limitation of liability.

Article 10 — Responsibility for Particulars of Documentation

1. The consignor is responsible for the correctness of the particulars and statements relating to the cargo inserted by it or on its behalf in the air waybill or furnished by it or on its behalf to the carrier for insertion in the cargo receipt or for insertion in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4. The foregoing shall also apply where the person acting on behalf of the consignor is also the agent of the carrier.
2. The consignor shall indemnify the carrier against all damages 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 Documents

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 the conditions of carriage mentioned therein.
2. Any statements in the air waybill or the cargo receipt relating to the weight, dimensions and packing of the cargo, as well as those relating to the number of packages, are prima facie evidence of the facts stated; those relating to the quantity, volume and condition of the cargo do not constitute evidence against the carrier except so far as they both have been and are stated in the air waybill or the cargo receipt to have been, checked by it in the presence of the consignor, or relate to the apparent condition of the cargo.

Artikel 7—Beskrywing van Lugvragbrief

1. Die lugvragbrief word deur die afsender in drie oorspronklike dele opgemaak.
2. Die eerste deel word gemerk “vir die lugkarweier”, en word deur die afsender onderteken. Die tweede deel word gemerk “vir die geadresseerde” en word deur die afsender en deur die lugkarweier onderteken. Die derde deel word deur die lugkarweier onderteken en deur hom aan die afsender oorhandig nadat die goedere aangeneem is. 5
3. Die handtekening van die lugkarweier en van die afsender kan gedruk of gestempel word.
4. Indien die lugkarweier op versoek van die afsender die lugvragbrief opmaak, word die lugkarweier, behoudens bewys tot die teendeel, geag dit namens die afsender te gedoen het. 10

Artikel 8—Dokumente vir Veelvuldige Pakkette

Wanneer daar meer as een pakket is—

- (a) het die lugkarweier van die vrag die reg om die afsender te versoek om afsonderlike lugvragbriewe op te maak; 15
- (b) het die afsender die reg om van die lugkarweier te vereis om afsonderlike vragontvangsbewyse te oorhandig wanneer die ander wyse beoog in paragraaf 2 van Artikel 4 gebruik word.

Artikel 9—Nienakoming van Dokumentvereistes

Nienakoming van die bepalings van Artikels 4 tot 8 raak nie die bestaan of geldigheid van die vervoerkontrak nie, wat nogtans onderworpe is aan die reëls van hierdie Konvensie, met inbegrip van dié rakende die beperking van aanspreeklikheid. 20

Artikel 10—Verantwoordelikheid vir Besonderhede van Dokumente

1. Die afsender is verantwoordelik vir die korrektheid van die besonderhede en verklarings met betrekking tot die vrag wat deur of namens hom op die lugvragbrief verstrek word of deur of namens hom aan die lugkarweier verstrek word vir invoeging op die vragontvangsbewys of vir invoeging in die rekord wat bewaar word op die ander wyse beoog in paragraaf 2 van Artikel 4. Die voorgaande geld ook indien die persoon wat namens die afsender handel, ook die agent van die lugkarweier is. 25
2. Die afsender moet die lugkarweier vrywaar teen alle skade wat hy of enigiemand anders teenoor wie hy aanspreeklik is, ly ten gevolge van die onreëlmatigheid, onjuistheid of onvolledigheid van die besonderhede en verklarings deur of namens die afsender verstrek. 30
3. Behoudens die bepalings van paragrawe 1 en 2 van hierdie Artikel moet die lugkarweier die afsender vrywaar teen alle skade wat deur laasgenoemde gely word of deur enige ander persoon teenoor wie die afsender aanspreeklik is, ten gevolge van die onreëlmatigheid, onjuistheid of onvolledigheid van die besonderhede of verklarings deur of namens die lugkarweier ingevoeg op die vragontvangsbewys of in die rekord wat bewaar word op die ander wyse beoog in paragraaf 2 van Artikel 4. 35

Artikel 11—Bewyskrag van Dokumente

1. Die lugvragbrief of vragontvangsbewys is *prima facie* bewys van die sluiting van die kontrak, van die ontvangs van die goedere en van die vervoervoorwaardes daarin vermeld. 40
2. Enige verklarings in die lugvragbrief of vragontvangsbewys betreffende die gewig, grootte en verpakking van die goedere, asook dié betreffende die aantal pakkette, is *prima facie* bewys van die verklaarde feite; dié wat op die hoeveelheid, volume en toestand van die goedere betrekking het, dien nie as bewys teen die lugkarweier nie, behalwe vir sover hulle albei deur hom in die aanwesigheid van die afsender nagesien is en dit aldus in die lugvragbrief of vragontvangsbewys verklaar is en word, of vir sover hulle op die oënskynlike toestand van die goedere betrekking het. 50

Article 12 — Right of Disposition of Cargo

1. Subject to its liability to carry out all its obligations under the contract of carriage, the consignor has the right to dispose of the cargo by withdrawing it at the airport of departure or destination, or by stopping it in the course of the journey on any landing, or by calling for it to be delivered at the place of destination or in the course of the journey to a person other than the consignee originally designated, or by requiring it to be returned to the airport of departure. The consignor must not exercise this right of disposition in such a way as to prejudice the carrier or other consignors and must reimburse any expenses occasioned by the exercise of this right.

2. If it is impossible to carry out the instructions of the consignor, the carrier must so inform the consignor forthwith.

3. If the carrier carries out the instructions of the consignor for the disposition of the cargo without requiring the production of the part of the air waybill or the cargo receipt delivered to the latter, the carrier will be liable, without prejudice to its right of recovery from the consignor, for any damage which may be caused thereby to any person who is lawfully in possession of that part of the air waybill or the cargo receipt.

4. The right conferred on the consignor ceases at the moment when that of the consignee begins in accordance with Article 13. Nevertheless, if the consignee declines to accept the cargo, or cannot be communicated with, the consignor resumes its right of disposition.

Article 13 — Delivery of the Cargo

1. Except when the consignor has exercised its right under Article 12, the consignee is entitled, on arrival of the cargo at the place of destination, to require the carrier to deliver the cargo to it, on payment of the charges due and on complying with the conditions of carriage.

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

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

Article 14 — Enforcement of the Rights of Consignor and Consignee

The consignor and the consignee can respectively enforce all the rights given to them by Articles 12 and 13, each in its own name, whether it is acting in its own interest or in the 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.

Artikel 12—Reg op Beskikking oor Vrag

1. Behoudens sy aanspreeklikheid om al sy verpligtings ingevolge die vervoerkontrak na te kom, het die afsender die reg om oor die vrag te beskik deur dit by die lughawe van vertrek of van bestemming te onttrek, of deur dit in die loop van die reis by enige landingsplek af te haal, of deur opdrag te gee dat dit by die plek van bestemming of in die loop van die reis afgelewer moet word aan iemand anders as die geadresseerde oorspronklik aangewys, of deur te verlang dat dit na die lughawe van vertrek teruggeneem word. Die afsender mag egter hierdie beskikkingsreg nie op so 'n wyse uitoefen dat dit die lugkarweier of ander afsenders benadeel nie, en moet alle onkoste wat deur die uitoefening van hierdie reg veroorsaak is, vergoed.

2. Indien dit onmoontlik is om die opdragte van die afsender uit te voer, moet die lugkarweier hom onverwyld dienooreenkomstig in kennis stel.

3. Indien die lugkarweier die opdragte van die afsender insake die beskikking oor die goedere uitvoer sonder om te eis dat die deel van die lugvragbrief of vragontvangsbewys wat aan laasgenoemde oorhandig is, vertoon word, is die lugkarweier aanspreeklik, sonder benadeling van sy verhaalsreg op die afsender, vir alle skade wat daardeur aan enigiemand wat in regmatige besit van daardie deel van die lugvragbrief of vragontvangsbewys is, veroorsaak word.

4. Die reg aan die afsender verleen verval op die oomblik wanneer dié van die geadresseerde ooreenkomstig Artikel 13 'n aanvang neem. Desnietemin, indien die geadresseerde weier om die vrag te ontvang, of indien daar nie met die geadresseerde in verbinding getree kan word nie, hervat die afsender weer sy beskikkingsreg.

Artikel 13—Aflerwing van Vrag

1. Behalwe wanneer die afsender sy regte kragtens Artikel 12 uitgeoefen het, het die geadresseerde die reg om by aankoms van die vrag by die plek van bestemming, te eis dat die lugkarweier die vrag aan hom aflerw, teen betaling van die verskuldigde tariewe en by voldoening aan die vervoervoorwaardes.

2. Tensy daar anders ooreengekom is, is dit die plig van die lugkarweier om die geadresseerde in kennis te stel sodra die vrag aankom.

3. Indien die lugkarweier die verlies van die vrag erken of as die vrag ná verloop van sewe dae ná die datum waarop dit moes aangekom het, nie aangekom het nie, is dit die geadresseerde veroorloof om die regte wat uit die vervoerkontrak voortspruit, teen die lugkarweier af te dwing.

Artikel 14—Afdwinging van die Regte van Afsender en Geadresseerde

Die afsender en die geadresseerde kan al die regte wat deur onderskeidelik Artikels 12 en 13 aan hom verleen word, elk in eie naam, hetsy hy in eie belang of in belang van iemand anders handel, afdwing mits hy die verpligtige wat deur die kontrak opgelê word, nakom.

Artikel 15—Verhouding tussen Afsender en Geadresseerde of Onderlinge Verhouding van Derde Partye

1. Artikels 12, 13 en 14 raak nie die verhouding van die afsender en die geadresseerde met mekaar nie, en ook nie die onderlinge verhouding van derde partye wie se regte óf van die afsender óf van die geadresseerde verkry word nie.

2. Die bepalinge van Artikels 12, 13 en 14 kan slegs by uitdruklike bepaling in die lugvragbrief of vragontvangsbewys gewysig word.

Artikel 16—Formaliteite van Doeane-, Polisie- of Ander Openbare Owerhede

1. Die afsender moet sodanige inligting en sodanige inligting verstrekk as wat nodig is om aan die formaliteite van doeane-, polisie- of ander openbare owerhede te voldoen voordat die aflerwing van die vrag aan die geadresseerde kan geskied. Die afsender is teenoor die lugkarweier aanspreeklik vir enige skade wat deur die afwesigheid, ontoereikendheid of onreëlmatigheid van enige sodanige inligting of dokumente veroorsaak word, tensy die skade aan die skuld van die lugkarweier, sy dienare of sy agente te wyte is.

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

CHAPTER III

LIABILITY OF THE CARRIER AND EXTENT OF COMPENSATION FOR DAMAGE

Article 17 — Death and injury of Passengers—Damage to Baggage

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

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

3. If the carrier admits the loss of the checked baggage, or if the checked baggage has not arrived at the expiration of 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:

- (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 transhipment, 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.

2. Die lugkarweier staan onder geen verpligting om op die juistheid of toereikendheid van sodanige inligting of dokumente in te gaan nie.

HOOFSTUK III

AANSPREEKLIKHEID VAN DIE LUGKARWEIER EN OMVANG VAN SKADEVERGOEDING

5

Artikel 17—Dood of Besering van Passasiers—Skade aan Bagasie

1. Die lugkarweier is aanspreeklik vir skade gely in die geval van die dood of liggaamlike besering van 'n passasier slegs indien die ongeluk wat die dood of besering veroorsaak het, aan boord van die lugvaartuig of in die loop van die proses van aan boord of van boord gaan, plaasgevind het.

10

2. Die lugkarweier is aanspreeklik vir skade gely in die geval van die vernietiging, verlies of beskadiging van geregistreerde bagasie slegs indien die voorval wat die vernietiging, verlies of beskadiging veroorsaak het, plaasgevind het aan boord van die lugvaartuig of gedurende enige tydperk waarin die geregistreerde bagasie onder die sorg van die lugkarweier is. Die lugkarweier is egter nie aanspreeklik nie indien en in die mate waarin die skade veroorsaak is deur die inherente defek, gehalte of gebrek van die bagasie. In die geval van ongeregisteerde bagasie, met inbegrip van persoonlike items, is die lugkarweier aanspreeklik indien die skade veroorsaak is deur sy skuld of dié van sy dienare of agente.

15

3. Indien die lugkarweier die verlies van die geregistreerde bagasie erken of as die geregistreerde bagasie ná verloop van een-en-twintig dae ná die datum waarop dit moes aangekom het, nie aangekom het nie, is dit die passasier veroorloof om die regte wat uit die vervoerkontrak voortspruit, teen die lugkarweier af te dwing.

20

4. Tensy ander bepaal, beteken die term "bagasie" in hierdie Konvensie sowel geregistreerde as ongeregisteerde bagasie.

25

Artikel 18—Skade aan Vrag

1. Die lugkarweier is aanspreeklik vir skade gely in die geval van die vernietiging, verlies of beskadiging van vrag slegs indien die voorval wat die aldus gelede skade veroorsaak het, gedurende die lugvervoer plaasgevind het.

2. Die lugkarweier is egter nie aanspreeklik nie indien en in die mate waarin die vernietiging, verlies of beskadiging van, of skade aan, die vrag veroorsaak is deur een of meer van die volgende:

30

- (a) die inherente defek, gehalte of gebrek van daardie vrag;
- (b) defekte verpakking van daardie vrag wat uitgevoer is deur 'n ander persoon as die lugkarweier of sy dienare of agente;
- (c) 'n oorlogsdaad of gewapende konflik;
- (d) 'n handeling deur 'n openbare owerheid verrig in verband met die invoer, uitvoer of deurgang van die vrag.

35

3. Die lugvervoer binne die betekenis van paragraaf 1 van hierdie Artikel behels die tydperk waartydens die vrag onder die sorg van die lugkarweier is.

40

4. Die tydperk van die lugvervoer het nie betrekking op land-, see- of riviervervoer wat buite 'n lughawe onderneem word nie. Indien sodanige vervoer egter by die uitvoering van 'n lugvervoerkontrak plaasvind vir doeleindes van die laai, aflewering of oorlaai van vrag, word vermoed, behoudens bewys tot die teendeel, dat enige skade wat intree, die gevolg is van 'n voorval wat gedurende die lugvervoer plaasgevind het. Indien die lugkarweier lugvervoer sonder die toestemming van die afsender vervang deur 'n ander vervoerwyse vir die hele of 'n gedeelte van die vervoer wat volgens die ooreenkoms tussen die partye vir lugvervoer bestem was, word sodanige vervoer deur 'n ander vervoerwyse geag te val binne die tydperk van die lugvervoer.

45

Artikel 19—Vertraging

50

Die lugkarweier is aanspreeklik vir skade veroorsaak deur vertraging met die lugvervoer van passasiers, bagasie of vrag. Die lugkarweier is egter nie aanspreeklik vir skade veroorsaak deur vertraging nie as hy bewys dat hy en sy dienare en agente alle maatreëls wat redelikerwys vereis kan word, getref het om die skade te voorkom of dat dit vir hom of hulle onmoontlik was om sodanige maatreëls te tref.

55

Article 20 — Exoneration

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

Article 21 — Compensation in Case of Death or Injury of Passengers

1. For damages arising under paragraph 1 of Article 17 not exceeding 100 000 Special Drawing Rights for each passenger, the carrier shall not be able to exclude or limit its liability.

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

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

Article 22 — Limits of Liability in Relation to Delay, Baggage and Cargo

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

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

3. In the carriage of cargo, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to a sum of 17 Special Drawing Rights per 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

Artikel 20—Ontheffing

As die lugkarweier bewys dat die persoon wat skadevergoeding eis, of die persoon van wie sy of haar regte verkry word, deur nalatigheid of ander onregmatige handeling of versuim die skade veroorsaak of daartoe bygedra het, word die lugkarweier ten volle of gedeeltelik van sy aanspreeklikheid teenoor die eiser onthef in die mate waarin sodanige nalatigheid of onregmatige handeling of versuim die skade veroorsaak of daartoe bygedra het. Indien skadevergoeding weens die dood of besering van 'n passasier geëis word deur 'n ander persoon as die passasier, word die lugkarweier eweneens ten volle of gedeeltelik van sy aanspreeklikheid onthef in die mate waarin hy bewys dat die passasier deur nalatigheid of ander onregmatige handeling of versuim die skade veroorsaak of daartoe bygedra het. Hierdie Artikel is van toepassing op al die aanspreeklikheidsbepalings van hierdie Konvensie, met inbegrip van paragraaf 1 van Artikel 21.

Artikel 21—Skadevergoeding in die Geval van die Dood of Besering van Passasiers

1. Vir skadevergoeding ooreenkomstig paragraaf 1 van Artikel 17 wat nie 100 000 spesiale trekkingsregte vir elke passasier te bowe gaan nie, kan die lugkarweier nie sy aanspreeklikheid uitsluit of beperk nie.

2. Die lugkarweier is nie aanspreeklik vir skade wat ooreenkomstig paragraaf 1 van Artikel 17 ontstaan in die mate waarin dit 100 000 spesiale trekkingsregte vir elke passasier te bowe gaan nie, indien die lugkarweier bewys dat:

- (a) sodanige skade nie te wyte is aan die nalatigheid of ander onregmatige handeling of versuim van die lugkarweier of sy dienare of agente nie; of
- (b) sodanige skade uitsluitlik te wyte is aan die nalatigheid of ander onregmatige handeling of versuim van 'n derde party.

Artikel 22—Beperkinge op Aanspreeklikheid met betrekking tot Vertraging, Bagasie en Vrag

1. In die geval van skade veroorsaak deur vertraging soos beoog in Artikel 19 in die vervoer van persone word die aanspreeklikheid van die lugkarweier ten opsigte van elke passasier beperk tot 4 150 spesiale trekkingsregte.

2. In die geval van die vervoer van bagasie word die aanspreeklikheid van die lugkarweier vir vernietiging, verlies, beskadiging of vertraging beperk tot 1 000 spesiale trekkingsregte vir elke passasier, tensy die passasier ten tyde van die oorhandiging van die geregistreerde bagasie aan die lugkarweier 'n spesiale verklaring van belang in aflewering by bestemming gemaak en 'n bykomende bedrag betaal het as die geval dit vereis. In daardie geval is die lugkarweier aanspreeklik vir die betaling van 'n bedrag van hoogstens die verklaarde bedrag, tensy hy bewys dat daardie bedrag groter as die passasier se werklike belang in aflewering by bestemming is.

3. In die geval van die vervoer van vrag word die aanspreeklikheid van die lugkarweier vir vernietiging, verlies, beskadiging of vertraging beperk tot 17 spesiale trekkingsregte per kilogram, tensy die afsender ten tyde van die oorhandiging van die pakket aan die lugkarweier 'n spesiale verklaring van belang in aflewering by bestemming gemaak en 'n bykomende bedrag betaal het as die geval dit vereis. In daardie geval is die lugkarweier aanspreeklik vir die betaling van 'n bedrag van hoogstens die verklaarde bedrag, tensy hy bewys dat daardie bedrag groter as die afsender se werklike belang in aflewering by bestemming is.

4. In geval van vernietiging, verlies, beskadiging of vertraging van 'n gedeelte van die vrag, of van enige voorwerp daarby ingesluit, moet die gewig wat in aanmerking geneem word by die bepaling van die bedrag waartoe die lugkarweier se aanspreeklikheid beperk word, alleenlik die volle gewig van die betrokke pakket of pakkette wees. Nogtans, as die vernietiging, verlies, beskadiging of vertraging van 'n gedeelte van die vrag, of 'n voorwerp daarby ingesluit, die waarde beïnvloed van ander pakkette wat deur dieselfde lugvragbrief of deur dieselfde vragontvangsbewys gedek word, of, indien dit nie uitgereik is nie, deur dieselfde rekord bewaar deur die ander wyse bedoel in paragraaf 2 van Artikel 4, moet die volle gewig van sodanige pakket of pakkette ook in aanmerking geneem word by die bepaling van die aanspreeklikheidsbeperking.

5. Die voorgaande bepalinge van paragrawe 1 en 2 van hierdie Artikel is nie van toepassing nie indien bewys word dat die skade veroorsaak is deur 'n handeling of

agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result; provided that, in the case of such act or omission of a servant or agent, it is also proved that such servant or agent was acting within the scope of its employment.

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

Article 23 — Conversion of Monetary Units

1. The sums mentioned in terms of Special Drawing Right in this Convention shall be deemed to refer to the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. Conversion of the sums into national currencies shall, in case of judicial proceedings, be made according to the value of such currencies in terms of the Special Drawing Right at the date of the judgement. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a Member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund, in effect at the date of the judgement, for its operations and transactions. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a Member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

2. Nevertheless, those States which are not Members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this Article may, at the time of ratification or accession or at any time thereafter, declare that the limit of liability of the carrier “prescribed in Article 21 is fixed at a sum of 1 500 000 monetary units per passenger in judicial proceedings in their territories; 62 500 monetary units per passenger with respect to paragraph 1 of; Article 22; 15 000 monetary units per passenger with respect to paragraph 2 of Article 22; and 250 monetary units per kilogramme with respect to paragraph 3 of Article 22. This monetary unit corresponds to sixty-five and a half milligram’s of gold of millesimal fineness nine hundred. These sums may be converted into the national currency concerned in round figures. The conversion of these sums into national currency shall be made according to the law of the State concerned.

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

Article 24 — Review of Limits

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

versuim van die lugkarweier, sy dienare of agente wat verrig is met die opset om skade te berokken of roekeloos en met die wete dat skade waarskynlik daaruit sal voortvloei; met dien verstande dat, in die geval van sodanige handeling of versuim van 'n dienaar of agent, daar ook bewys word dat sodanige dienaar of agent binne die bestek van sy diens gehandel het. 5

6. Die beperkinge voorgeskryf by Artikel 21 en hierdie Artikel verhoed nie dat die hof, ooreenkomstig sy eie reg, daarbenewens die geheel of 'n gedeelte van die hofonkoste en ander gedinguitgawes deur die eiser aangegaan, mag toeken nie. Die voorgaande bepaling is nie van toepassing nie as die bedrag van die skadevergoeding, uitgesonderd hofonkoste en ander gedinguitgawes, nie die bedrag te bowe gaan nie wat 10 die lugkarweier skriftelik aan die eiser aangebied het binne 'n tydperk van ses maande vanaf die datum van die gebeurtenis wat die skade veroorsaak het of voor die instelling van die geding, as dit later is.

Artikel 23—Omsetting van Monetêre Eenhede

1. Die bedrae vermeld in spesiale trekkingsregte in hierdie Konvensie word geag te 15 verwys na die spesiale trekkingsregte soos omskryf deur die Internasionale Monetêre Fonds. Die omsetting van die bedrae in nasionale geldeenhede moet, in die geval van 'n geding, geskied volgens die waarde van sodanige geldeenhede uitgedruk as spesiale trekkingsregte op die datum van die uitspraak. Die waarde van 'n nasionale geldeenhede, volgens die spesiale trekkingsreg, van 'n Staat Party wat 'n lid van die Internasionale 20 Monetêre Fonds is, word bereken ooreenkomstig die waardasiemetode van die Internasionale Monetêre Fonds wat op die uitspraakdatum vir sy bedrywighede en transaksies van krag is. Die waarde van 'n nasionale geldeenhede, volgens die spesiale trekkingsreg, van 'n Staat Party wat nie 'n lid van die Internasionale Monetêre Fonds is nie, word bereken op 'n wyse bepaal deur daardie Staat. 25

2. Desondanks kan State wat nie lede van die Internasionale Monetêre Fonds is nie en wie se reg nie die toepassing van die bepalings van paragraaf 1 van hierdie Artikel toelaat nie, ten tyde van bekragtiging of toetrede of te eniger tyd daarna verklaar dat die aanspreeklikheidsbeperking van die lugkarweier voorgeskryf by Artikel 21 vasgestel word op 'n bedrag van 1 500 000 monetêre eenhede per passasier in gedinge op hulle 30 gebied; 62 500 monetêre eenhede per passasier ten opsigte van paragraaf 1 van Artikel 22; 15 000 monetêre eenhede per passasier ten opsigte van paragraaf 2 van Artikel 22; en 250 monetêre eenhede per kilogram ten opsigte van paragraaf 3 van Artikel 22. Hierdie monetêre eenheid stem ooreen met vyf en sestig en 'n half milligram goud met 'n suiwegoudgehalte van negehoernd duisendstes. Hierdie bedrae kan in ronde syfers 35 in die betrokke nasionale geldeenhede omgesit word. Die omsetting van die bedrae in die nasionale geldeenhede geskied volgens die reg van die betrokke Staat.

3. Die berekening beoog in die laaste sin van paragraaf 1 van hierdie Artikel en die omsettingsmetode beoog in paragraaf 2 van hierdie Artikel moet op sodanige wyse 40 geskied dat dieselfde werklike waarde van die bedrae in Artikels 21 en 22 in die nasionale geldeenhede van die Staat Party uitgedruk word as wat sou geskied het as die eerste drie sinne van paragraaf 1 van hierdie Artikel toegepas is. State Partye moet aan die Bewaarnemer die berekeningsmetode ooreenkomstig paragraaf 1 van hierdie Artikel, of die resultaat van die omsetting in paragraaf 2 van hierdie Artikel, na gelang 45 van die geval, bekendmaak wanneer 'n oorkonde van bekragtiging, aanvaarding of goedkeuring van of toetrede tot hierdie Konvensie in bewaring gegee word en wanneer daar ook al in enigeen 'n verandering aangebring word.

Artikel 24—Hersiening van Beperkings

1. Behoudens die bepalings van Artikel 25 van hierdie Konvensie en behoudens 50 paragraaf 2 hieronder moet die Bewaarnemer die aanspreeklikheidsbeperkinge voorgeskryf by Artikels 21, 22 en 23 met tussenposes van vyf jaar hersien, waarvan die eerste hersiening moet plaasvind aan die einde van die vyfde jaar ná die datum van inwerkingtreding van hierdie Konvensie, of indien die Konvensie nie in werking tree binne vyf jaar nadat dit vir die eerste maal vir ondertekening oop is nie, binne die eerste 55 jaar nadat dit in werking getree het, aan die hand van 'n inflasiefaktor wat ooreenstem met die geakkumuleerde inflasiekoers sedert die vorige hersiening of, in die eerste geval, sedert die inwerkingtredingsdatum van die Konvensie. Die maatstaf van die inflasiekoers wat gebruik moet word by die vasstelling van die inflasiefaktor, is die geweege gemiddelde van die jaarlikse toename- of afnamekoerse in die

average of the annual rates of increase or decrease in the Consumer Price Indices of the States whose currencies comprise the Special Drawing Right mentioned in paragraph 1 of Article 23.

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

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

Article 25 — Stipulation on Limits

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

Article 26 — Invalidity of contractual Provisions

Any provision tending to relieve the carrier of liability or to fix a lower limit than that which is laid down in the 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 that 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 or 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.

verbruikersprysindekse van die State wie se geldeenhede die spesiale trekkingsreg vermeld in paragraaf 1 van Artikel 23 uitmaak.

2. Indien die hersiening beoog in die voorafgaande paragraaf bevind dat die inflasiefaktor 10 persent te bowe gaan, moet die Bewaarnemer die State Partye in kennis stel van 'n hersiening van die aanspreeklikheidsbeperking. Enige sodanige hersiening word van krag ses maande nadat die State Partye daarvan in kennis gestel is. Indien 'n meerderheid van die State Partye binne drie maande nadat hulle van die hersiening in kennis gestel is, hulle afkeuring daarvan laat aanteken, word die hersiening nie van krag nie en verwys die Bewaarnemer die aangeleentheid na 'n vergadering van die State Partye. Die Bewaarnemer moet alle State Partye onmiddellik in kennis stel van die inwerkingtreding van 'n hersiening.

3. Ondanks paragraaf 1 van hierdie Artikel moet die prosedure beoog in paragraaf 2 van hierdie Artikel te eniger tyd toegepas word indien een derde van die State Partye 'n begeerte te dien effekte uitspreek en op voorwaarde dat die inflasiefaktor beoog in paragraaf 1 30 persent te bowe gegaan het sedert die vorige hersiening of sedert die inwerkingtredingsdatum van hierdie Konvensie, indien daar geen vorige hersiening was nie. Latere hersienings wat die prosedure voorgeskryf by paragraaf 1 van hierdie Artikel volg, vind plaas met tussenposes van vyf jaar, beginnende aan die einde van die vyfde jaar ná die datum van die hersienings kragtens hierdie paragraaf.

Artikel 25—Stipulering van Beperkings 20

'n Lugkarweier kan stipuleer dat die vervoerkontrak onderworpe is aan hoër aanspreeklikheidsbeperkings as dié waarvoor hierdie Konvensie voorsiening maak of dat geen aanspreeklikheidsbeperkings hoegenaamd geld nie.

Artikel 26—Ongeldigheid van Kontrakbepalings

Enige bepaling wat daarop bereken is om die lugkarweier van aanspreeklikheid te onthef of om 'n laer perk vas te stel as dié wat in hierdie Konvensie gestel is, is nietig, maar die nietigheid van enige sodanige bepaling bring nie die nietigheid van die hele kontrak mee nie, wat aan die bepaling van hierdie Konvensie onderworpe bly.

Artikel 27—Kontrakteervryheid

Niks in hierdie Konvensie verhoed die lugkarweier om te weier om 'n lugvervoerkontrak te sluit, afstand te doen van enige verweer kragtens hierdie Konvensie of voorwaardes te stel wat nie in stryd met die bepaling van hierdie Konvensie is nie.

Artikel 28—Vooruitbetalings

In die geval van vliegongelukke wat lei tot die dood of besering van passasiers, moet die lugkarweier, indien dit deur sy landsreg vereis word, onverwyld vooruitbetalings te doen aan 'n natuurlike persoon of persone wat daarop geregtig is om skadevergoeding te eis, ten einde in die onmiddellike ekonomiese behoeftes van sodanige persone te voorsien. Sodanige vooruitbetaling maak nie erkenning van aanspreeklikheid uit nie en kan verreken word teen enige bedrae wat daarna deur die lugkarweier as skadevergoeding betaal word.

Artikel 29—Grondslag van Eise

By die vervoer van passasiers, bagasie en vrag kan enige aksie vir skadevergoeding, waaruit dit ook al ontstaan, hetsy kragtens hierdie Konvensie of uit kontrak of uit delik of andersins, slegs ingestel word onderworpe aan sodanige voorwaardes en aanspreeklikheidsbeperkings as wat in hierdie Konvensie uiteengesit word, behoudens die vraag na wie die persone is wat die reg het om 'n aksie in te stel en wat hulle onderskeie belange is. In sodanige aksie is bestraffende of nievergoedende skadeloosstelling nie verhaalbaar nie.

Article 30 — Servants, Agents—Aggregation of Claims

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

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

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

Article 31 — Timely Notice of Complaints

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

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

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

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

Article 32 — Death of Person Liable

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

Article 33 — Jurisdiction

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

2. In respect of damage resulting from the death or injury of a passenger, an action may be brought before one of the courts mentioned in paragraph 1 of this Article, or in the territory of a State Party in which at the time of the accident the passenger has his or her principal and permanent residence and to or from which the carrier operates services for the carriage of passengers by air, either on its own aircraft, or on another carrier's aircraft pursuant to a commercial agreement, and in which that carrier conducts its business of carriage of passengers by air from premises leased or owned by the carrier itself or by another carrier with which it has a commercial agreement.

3. For the purposes of paragraph 2,

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

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

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

Artikel 30—Dienare, Agente—Aggregasie van Eise

1. As 'n aksie wat voortspruit uit skade waarop hierdie Konvensie betrekking het, teen 'n dienaar of agent van die lugkarweier ingestel word, is die dienaar of agent, mits hy of sy bewys dat hy of sy binne die bestek van sy of haar diens gehandel het, daarop geregtig om hom of haar op die voorwaardes en aanspreeklikheidsbeperkings te beroep waarop daardie lugkarweier self kragtens hierdie Konvensie geregtig is om hom te beroep. 5

2. Die totaal van die bedrae wat op die lugkarweier, sy dienare en agente verhaalbaar is, mag in so 'n geval nie die genoemde beperkings te bowe gaan nie.

3. Die bepaling van paragraaf 1 en 2 van hierdie Artikel is nie van toepassing nie as bewys word dat die skade voortgevloei het uit 'n handeling of versuim deur die dienaar of agent verrig met die opset om skade te berokken of roekeloos en met die wete dat skade waarskynlik daaruit sal voortvloei. 10

Artikel 31—Tydige Kennisgewing van Klagtes

1. Ontvangs van geregistreerde bagasie of vrag sonder klagte deur die persoon wat op aflewering daarvan geregtig is, is *prima facie* bewys dat dit in 'n goeie toestand en ooreenkomstig die vervoerdokument of die rekord wat op 'n ander wyse bewaar is soos bedoel in paragraaf 2 van Artikel 3 en paragraaf 2 van Artikel 4, afgelewer is. 15

2. In geval van skade moet die persoon wat op aflewering geregtig is, onverwyld ná ontdekking van die skade by die lugkarweier 'n klagte indien, en uiterlik binne sewe dae ná die datum van ontvangs in die geval van geregistreerde bagasie en veertien dae ná die datum van ontvangs in die geval van vrag. In geval van vertraging moet die klag uiterlik binne een-en-twintig dae ná die datum waarop die bagasie of vrag tot sy of haar beskikking gestel is, ingedien word. 20

3. Elke klagte moet skriftelik ingedien word en moet binne die bogenoemde tye ingedien of afgestuur word. 25

4. By gebreke van 'n klagte binne die voornoemde tye, kan daar geen aksie teen die lugkarweier ingestel word nie, behalwe in die geval van bedrog aan sy kant.

Artikel 32—Dood van Aanspreeklike Persoon

In die geval van die dood van die aanspreeklike persoon kan 'n aksie vir skadevergoeding ooreenkomstig die bepaling van hierdie Konvensie teen die bevoegde regsvertegenwoordigers van sy boedel ingestel word. 30

Artikel 33—Jurisdiksie

1. 'n Aksie vir skadevergoeding moet, na keuse van die eiser, in die gebied van een van die Statepartye ingestel word, óf voor die hof van die domicilium van die lugkarweier of van sy vernaamste besigheidsplek, of waar hy 'n besigheidsplek het waardeur die kontrak aangegaan is, óf voor die hof van die plek van bestemming. 35

2. Ten opsigte van skade wat uit die dood of besering van 'n passasier voortspruit, kan 'n aksie ingestel word voor een van die howe beoog in paragraaf 1 van hierdie Artikel, of in die gebied van 'n Staat Party waarin die passasier ten tyde van die ongeluk sy of haar vernaamste en permanente verblyfplek het en waarheen en waarvandaan die lugkarweier dienste vir die vervoer per lugvaartuig van passasiers onderneem, hetsy in sy eie lugvaartuie of in 'n ander lugkarweier se lugvaartuie ooreenkomstig 'n handelsooreenkoms, en waarin daardie lugkarweier sy besigheid van die vervoer per lugvaartuig van passasiers onderneem vanaf 'n perseel wat deur die lugkarweier self of 'n ander lugkarweier waarmee hy 'n handelsooreenkoms het, gehuur word of wat sy eiendom is. 40 45

3. By die toepassing van paragraaf 2 beteken—

(a) "handelsooreenkoms" 'n ooreenkoms, uitgesonderd 'n agentskapsooreenkoms, aangegaan tussen lugkarweiers met betrekking tot die lewering van hulle gesamentlike dienste vir die vervoer van passasiers per lugvaartuig; 50

(b) "vernaamste en permanente verblyfplek" die een vaste en permanente woonplek van die passasier ten tyde van die ongeluk. Die nasionaliteit van die passasier is nie in hierdie opsig die bepalende faktor nie.

4. Kwessies aangaande prosedure word beheers deur die reg van die hof waarin die saak dien. 55

Article 34 — Arbitration

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

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

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

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

Article 35 — Limitation of Actions

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

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

Article 36 — Successive Carriage

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

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

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

Article 37 — Right of Recourse against Third Parties

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

CHAPTER IV COMBINED CARRIAGE**Article 38 — Combined Carriage**

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

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

Artikel 34—Arbitrasie

1. Behoudens die bepalings van hierdie Artikel kan die partye by die vervoerkontrak vir vrag bepaal dat enige geskil met betrekking tot die aanspreeklikheid van die lugkarweier ingevolge hierdie Konvensie deur arbitrasie besleg word. Sodanige ooreenkoms moet skriftelik geskied. 5

2. Die arbitrasieverrigtinge vind na keuse van die eiser plaas binne een van die jurisdiksies bedoel in Artikel 33.

3. Die arbiter of arbitrasietribunaal moet die bepalings van hierdie Konvensie toepas.

4. Die bepalings van paragraawe 2 en 3 van hierdie Artikel word geag deel uit te maak van elke arbitrasieklousule of -ooreenkoms, en enige beding van sodanige klousule of ooreenkoms wat onbestaanbaar daarmee is, is nietig. 10

Artikel 35—Beperking van Aksies

1. Die reg op skadevergoeding verval indien 'n aksie nie binne 'n tydperk van twee jaar ingestel word nie, gereken vanaf die datum van aankoms by die bestemming, of vanaf die datum waarop die lugvaartuig moes aangekom het, of vanaf die datum waarop die vervoer gestaak is. 15

2. Die metode van berekening van daardie tydperk word bepaal deur die reg van die hof waarin die saak dien.

Artikel 36—Agtereenvolgende Vervoer

1. In die geval van vervoer wat deur verskillende agtereenvolgende lugkarweiers onderneem moet word en wat binne die omskrywing in paragraaf 3 van Artikel 1 val, is elke lugkarweier wat passasiers, bagasie of vrag aanneem, onderworpe aan die reëls uiteengesit in hierdie Konvensie, en word hy as een van die partye by die vervoerkontrak beskou vir sover die kontrak handel oor die gedeelte van die vervoer wat onder sy toesig onderneem word. 20 25

2. In die geval van vervoer van hierdie aard kan die passasier of enigiemand wat ten opsigte van hom of haar op skadevergoeding geregtig is, slegs stappe doen teen die lugkarweier wat die vervoer onderneem het waartydens die ongeluk of die vertraging plaasgevind het, behalwe in die geval waar die eerste lugkarweier by uitdruklike ooreenkoms aanspreeklikheid vir die hele reis aanvaar het. 30

3. Wat bagasie of vrag betref, het die passasier of afsender 'n vorderingsreg teen die eerste lugkarweier, en die passasier of geadresseerde wat op aflewering geregtig is, het 'n vorderingsreg teen die laaste lugkarweier, en voorts kan elk van hulle stappe doen teen die lugkarweier wat die vervoer onderneem het waartydens die vernietiging, verlies, beskadiging of vertraging plaasgevind het. Hierdie lugkarweiers is gesamentlik en afsonderlik aanspreeklik teenoor die passasier of teenoor die afsender of geadresseerde. 35

Artikel 37—Verhaalsreg teen Derde Partye

Niks in hierdie Konvensie tas die vraag aan of 'n persoon wat ooreenkomstig die bepalings daarvan vir skade aanspreeklik is, 'n verhaalsreg teen enige ander persoon het nie. 40

HOOFSTUK IV**GESAMENTLIKE VERVOER****Artikel 38—Gesamentlike Vervoer**

1. In die geval van gesamentlike vervoer wat deels per lugvaartuig en deels deur 'n ander vervoerwyse onderneem word, is die bepalings van hierdie Konvensie, behoudens paragraaf 4 van Artikel 18, van toepassing slegs op lugvervoer, mits die lugvervoer binne die bepalings van Artikel 1 val. 45

2. Niks in hierdie Konvensie belet die partye in die geval van gesamentlike vervoer om in die lugvervoerdokument voorwaardes met betrekking tot ander vervoerwyses in te voeg nie; met dien verstande dat die bepalings van hierdie Konvensie nagekom word vir sover dit die lugvervoer betref. 50

CHAPTER V**CARRIAGE BY AIR PERFORMED BY A PERSON OTHER THAN THE CONTRACTING CARRIER****Article 39 — Contracting Carrier—Actual Carrier**

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

Article 40 — Respective Liability of Contracting and Actual Carriers

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

Article 41 — Mutual Liability

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

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

Article 42 — Addressee of Complaints and Instructions

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

Article 43 — Servants and Agents

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

HOOFSTUK V**LUGVERVOER ONDERNEEM DEUR 'N ANDER PERSOON AS
DIE KONTRAKTERENDE LUGKARWEIER****Artikel 39—Kontrakterende Lugkarweier—Werklike Lugkarweier**

Die bepalings van hierdie Hoofstuk is van toepassing wanneer 'n persoon (hieronder die “kontrakterende lugkarweier” genoem) as prinsipaal 'n vervoerkontrak wat deur hierdie Konvensie beheers word, met 'n passasier of afsender sluit, en 'n ander persoon (hieronder die “werklike lugkarweier” genoem) op gesag van die kontrakterende lugkarweier die geheel of 'n gedeelte van die vervoer onderneem, maar nie ten opsigte van daardie gedeelte 'n agtereenvolgende lugkarweier in die betekenis van hierdie Konvensie is nie. Sodanige gesag word vermoed by gebrek aan bewys tot die teendeel.

Artikel 40—Onderskeie Aanspreeklikheid van Kontrakterende en Werklike Lugkarweier

Indien 'n werklike lugkarweier die geheel of 'n gedeelte van vervoer onderneem wat, ooreenkomstig die kontrak beoog in Artikel 39, deur hierdie Konvensie beheers word, is sowel die kontrakterende lugkarweier as die werklike lugkarweier, behoudens andersluidende bepalings van hierdie Hoofstuk, onderworpe aan die reëls van hierdie Konvensie, eersgenoemde vir die geheel van die vervoer beoog in die kontrak en laasgenoemde slegs vir die vervoer deur hom onderneem.

Artikel 41—Onderlinge Aanspreeklikheid

1. Die handeling en versuime van die werklike lugkarweier en van sy dienare en agente wat binne die bestek van hulle diens handel, word met betrekking tot die vervoer deur die werklike lugkarweier onderneem, geag ook dié van die kontrakterende lugkarweier te wees.

2. Die handeling en versuime van die kontrakterende lugkarweier en van sy dienare en agente wat binne die bestek van hulle diens handel, word met betrekking tot die vervoer deur die werklike lugkarweier onderneem, geag ook dié van die werklike lugkarweier te wees. Desondanks stel geen sodanige handeling of versuim die werklike lugkarweier bloot aan aanspreeklikheid wat die bedrae beoog in Artikels 21, 22, 23 en 24 te bowe gaan nie. Enige spesiale ooreenkoms waarkragtens die kontrakterende lugkarweier verpligtinge aanvaar wat nie by hierdie Konvensie of enige spesiale verklaring van belang in aflewering by die bestemming beoog in Artikel 22 opgelê word nie, raak nie die werklike lugkarweier nie, tensy hy daartoe instem.

Artikel 42—Aan Wie Klagtes en Opdragte gerig word

'n Klagte wat ingedien of 'n opdrag wat gegee moet word aan die lugkarweier kragtens hierdie Konvensie, het dieselfde uitwerking, hetsy dit aan die kontrakterende lugkarweier of aan die werklike lugkarweier gerig word. Desondanks is opdragte beoog in Artikel 12 slegs van krag indien dit aan die kontrakterende lugkarweier gerig word.

Artikel 43—Dienare en Agente

Met betrekking tot die vervoer deur die werklike lugkarweier onderneem, is 'n dienaar of agent van die lugkarweier of van die kontrakterende lugkarweier, indien hy of sy bewys dat hy of sy binne die bestek van sy of haar diens gehandel het, daarop geregtig om hom of haar op die voorwaardes en aanspreeklikheidsbeperkings te beroep wat kragtens hierdie Konvensie van toepassing is op die lugkarweier wie se dienaar of agent hy of sy is, tensy daar bewys word dat hy of sy gehandel het op 'n wyse wat 'n beroep op die aanspreeklikheidsbeperkings kragtens hierdie Konvensie belet.

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 seized of the case.

Article 46 — Additional Jurisdiction

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

Article 47 — Invalidity of Contractual Provisions

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

Article 48 — Mutual Relations of Contracting and Actual Carriers

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

CHAPTER VI**OTHER PROVISIONS****Article 49 — Mandatory Application**

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

Article 50 — Insurance

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

Artikel 44—Aggregasie van Skadevergoeding

Met betrekking tot 'n vervoer onderneem deur die werklike lugkarweier mag die totaal van die bedrae wat verhaalbaar is op daardie lugkarweier en die kontrakterende lugkarweier en op hulle dienare en agente wat binne die bestek van hulle diens handel, nie die hoogste bedrag te bowe gaan wat kragtens hierdie Konvensie teen óf die kontrakterende lugkarweier óf die werklike lugkarweier toegestaan mag word nie, maar geeneen van die bedoelde persone is aanspreeklik vir 'n bedrag wat die beperking wat op daardie persoon van toepassing is, te bowe gaan nie. 5

Artikel 45—Aan Wie Eise gerig word

Met betrekking tot die vervoer onderneem deur die werklike lugkarweier kan 'n aksie vir skadevergoeding, na keuse van die eiser, ingestel word teen daardie lugkarweier of die kontrakterende lugkarweier, of gesamentlik of afsonderlik teen albei. 10

Indien die aksie teen slegs een van daardie lugkarweiers ingestel word, het daardie lugkarweier die reg om te eis dat die ander lugkarweier in die verrigtinge gevoeg word, en die prosedure en uitwerking daarvan word beheers deur die reg van die hof waarin die saak dien. 15

Artikel 46—Addisionele Jurisdiksie

'n Aksie vir skadevergoeding beoog in Artikel 45 moet, na keuse van die eiser, ingestel word in die gebied van een van die State Partye, hetsy voor 'n hof waarin 'n aksie teen die kontrakterende lugkarweier ingestel mag word, soos bepaal in Artikel 33, of voor 'n hof wat jurisdiksie het op die plek waar die werklike lugkarweier sy domicilium of sy hoofbesigheidsplek het. 20

Artikel 47—Ongeldigheid van Kontrakbepalings

Enige bepaling wat daarop bereken is om die kontrakterende lugkarweier of die werklike lugkarweier van aanspreeklikheid kragtens hierdie Hoofstuk te onthef of om 'n laer perk vas te stel as dié wat ooreenkomstig hierdie Hoofstuk van toepassing is, is nietig, maar die nietigheid van enige sodanige bepaling bring nie die nietigheid van die hele kontrak mee nie, wat aan die bepaling van hierdie Hoofstuk onderworpe bly. 25

Artikel 48—Onderlinge Betrekkinge van Kontrakterende en Werklike Lugkarweier 30

Behoudens Artikel 45 raak niks in hierdie Hoofstuk die regte en verpligtinge van die lugkarweiers onderling nie, met inbegrip van enige verhaalsreg of vrywaring.

HOOFSUK VI**ANDER BEPALINGS****Artikel 49—Verpligte Toepassing** 35

Enige klousule vervat in die vervoerkontrak en alle spesiale ooreenkomste wat aangegaan is voordat die skade plaasgevind het, waardeur die partye voorgee op die reëls vasgestel deur hierdie Konvensie inbreuk te maak, hetsy deur te besluit watter reg moet geld of deur die reëls rakende jurisdiksie te wysig, is nietig.

Artikel 50—Versekering 40

Statepartyte moet van lugkarweiers vereis om toereikende versekering wat hulle aanspreeklikheid ingevolge hierdie Konvensie dek, in stand te hou. Die Staat Party waarheen 'n lugkarweier lugvervoer onderneem, kan van die lugkarweier vereis om bewys te lewer daarvan dat hy toereikende versekering wat sy aanspreeklikheid ingevolge hierdie Konvensie dek, in stand hou. 45

Article 51 — Carriage Performed in Extraordinary Circumstances

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

Article 52 — Definition of Days

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

CHAPTER VII**FINAL CLAUSES****Article 53 — Signature, Ratification and Entry into Force**

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

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

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 Depository.

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

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

8. The 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.

Artikel 51—Vervoer onderneem in Buitengewone Omstandighede

Die bepalings van Artikels 3 tot 5, 7 en 8 met betrekking tot die vervoerdokumente is nie van toepassing nie in die geval van vervoer wat in buitengewone omstandighede buite die normale bestek van 'n lugkarweier se besigheid onderneem word.

Artikel 52—Omskrywing van Dae

5

Die uitdrukking “dae”, waar dit in hierdie Konvensie gebruik word, beteken kalenderdae, en nie werkdae nie.

HOOFTUK VII**EINDBEPALINGS****Artikel 53—Ondertekening, Bekragtiging en Inwerkingtreding**

10

1. Hierdie Konvensie is op 28 Mei 1999 te Montreal oop vir ondertekening deur State wat deelneem aan die Internasionale Konferensie insake Lugvaartreg, gehou van 10 tot 28 Mei 1999 te Montreal. Ná 28 Mei 1999 is die Konvensie vir alle State oop vir ondertekening by die Hoofkwartier van die Organisasie vir Internasionale Burgerlike Lugvaart in Montreal, totdat dit ooreenkomstig paragraaf 6 van hierdie Artikel in werking tree. 15

2. Hierdie Konvensie is insgelyks oop vir ondertekening deur Organisasies vir Regionale Ekonomiese Integrasie. By die toepassing van hierdie Konvensie beteken “Organisasie vir Regionale Ekonomiese Integrasie” ’n organisasie ingestel deur soewereine state van ’n bepaalde streek wat bevoegdheid het ten opsigte van sekere aangeleenthede wat deur hierdie Konvensie beheers word en behoorlik gemagtig is om hierdie Konvensie te onderteken en te bekragtig, te aanvaar, goed te keur of daartoe toe te tree. ’n Verwysing na “Staat Party” of “State Partye” in hierdie Konvensie, behalwe in paragraaf 2 van Artikel 1, paragraaf 1(b) van Artikel 3, paragraaf (b) van Artikel 5, Artikels 23, 33 en 46, en paragraaf (b) van Artikel 57, geld eweneens ’n Organisasie vir Regionale Ekonomiese Integrasie. By die toepassing van Artikel 24 is verwysings na “’n meerderheid van die State Partye” en “een derde van die State Partye” nie van toepassing op ’n Organisasie vir Regionale Ekonomiese Integrasie nie. 25

3. Hierdie Konvensie is onderworpe aan bekragtiging deur die State en Organisasies vir Regionale Ekonomiese Integrasie wat dit onderteken het. 30

4. ’n Staat of Organisasie vir Regionale Ekonomiese Integrasie wat nie hierdie Konvensie onderteken nie, kan dit te eniger tyd aanvaar of goedkeur of daartoe toetree.

5. Oorkondes van bekragtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetrede moet in bewaring gegee word by die Organisasie vir Internasionale Burgerlike Lugvaart, wat hierby as die Bewaarnemer aangewys word. 35

6. Hierdie Konvensie tree in werking op die sestigste dag ná die datum van inbewing van die dertigste oorkonde van bekragtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetrede by die Bewaarnemer tussen die State wat sodanige oorkonde in bewaring gegee het. ’n Oorkonde in bewaring gegee deur ’n Organisasie vir Regionale Ekonomiese Integrasie word by die toepassing van hierdie paragraaf nie getel nie. 40

7. Vir ander State en ander Organisasies vir Regionale Ekonomiese Integrasie word hierdie Konvensie van krag sestig dae ná die datum van inbewing van die oorkonde van bekragtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetrede.

8. Die Bewaarnemer moet onverwyld alle ondertekenaars en Statepartye in kennis stel van: 45

- (a) elke ondertekening van hierdie Konvensie en die datum daarvan;
- (b) elke inbewing van ’n oorkonde van bekragtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetrede en die datum daarvan;
- (c) die datum van inwerkingtreding van hierdie Konvensie;
- (d) die datum van inwerkingtreding van enige hersiening van die aanspreeklikheidsbeperkings gestel ingevolge hierdie Konvensie; 50
- (e) enige opsegging kragtens Artikel 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 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 1975 (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 sub-paragraphs (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 Depository 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.

Artikel 54—Opsegging

1. 'n Staat Party kan hierdie Konvensie opsê deur die Bewaarnemer skriftelik in kennis te stel.

2. Opsegging word van krag een honderd en tagtig dae ná die datum waarop die Bewaarnemer die kennisgewing van opsegging ontvang het.

5

Artikel 55—Verhouding met ander Instrumente gepaardgaande met die Warskou-konvensie

Hierdie Konvensie geniet voorrang bo enige reëls wat op internasionale lugvervoer van toepassing is—

1. tussen State Partye by hierdie Konvensie uit hoofde daarvan dat daardie State oor die algemeen partye is by:
 - (a) die Konvensie ter bereiking van Eenvormigheid insake Sekere Reëls met betrekking tot Internasionale Lugvervoer, onderteken te Warskou op 12 Oktober 1929 (hieronder die “Warskou-konvensie” genoem);
 - (b) die Protokol tot Wysiging van die Konvensie ter bereiking van Eenvormigheid insake Sekere Reëls met betrekking tot Internasionale Lugvervoer, Onderteken te Warskou op 12 Oktober 1929, gedoen te Den Haag op 28 September 1955 (hieronder die “Haagse Protokol” genoem);
 - (c) die Konvensie, Aanvullend by die Warskou-konvensie, ter bereiking van Eenvormigheid insake Sekere Reëls met betrekking tot Internasionale Lugvervoer onderneem deur 'n Ander Persoon as die Kontrakterende Lugkarweier, onderteken te Guadalajara op 18 September 1961 (hieronder die “Guadalajara-konvensie” genoem);
 - (d) die Protokol tot Wysiging van die Konvensie ter bereiking van Eenvormigheid insake Sekere Reëls met betrekking tot Internasionale Lugvervoer, Onderteken te Warskou op 12 Oktober 1929, soos gewysig by die Protokol gedoen te Den Haag op 28 September 1955, Onderteken te Guatemalastad op 8 Maart 1971 (hieronder die “Guatemalastad-protokol” genoem);
 - (e) Addisionele Protokolle Nos. 1 tot 3 en die Montreal-protokol No. 4 tot wysiging van die Warskou-konvensie, soos gewysig by die Haagse Protokol of die Warskou-konvensie soos gewysig by sowel die Haagse Protokol as die Guatemalastad-Protokol Onderteken te Montreal op 25 September 1975 (hieronder die “Montreal-protokolle” genoem); of
2. binne die gebied van enige enkele Staat Party by hierdie Konvensie uit hoofde daarvan dat daardie Staat 'n Party is by een of meer van die instrumente genoem in subparagraawe (a) tot (e) hierbo.

10

15

20

25

30

35

Artikel 56—State met meer as een Regstelsel

1. Indien 'n Staat twee of meer territoriale eenhede het waarin verskillende regstelsels van toepassing is ten opsigte van aangeleenthede wat die onderwerp van hierdie Konvensie is, kan hy ten tyde van die ondertekening, bekragtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetrede verklaar dat hierdie Konvensie op al sy territoriale eenhede of op slegs een of meer daarvan van toepassing is, en kan hy daardie verklaring wysig deur op enige tyd 'n ander verklaring in te dien.

40

2. Die Bewaarnemer moet van enige sodanige verklaring in kennis gestel word en die verklaring moet uitdruklik meld op watter territoriale eenhede die Konvensie van toepassing is.

45

3. Met betrekking tot 'n Staat Party wat so 'n verklaring gedoen het:

- (a) word verwysings in Artikel 23 na “nasionale geldeenheid” uitgelê as verwysings na die geldeenheid van die betrokke territoriale eenheid van daardie Staat; en
- (b) word 'n verwysing in Artikel 28 na “landsreg” uitgelê as 'n verwysing na die reg van die betrokke territoriale eenheid van daardie Staat.

50

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.

Artikel 57—Voorbehoude

Geen voorbehoud tot hierdie Konvensie mag gestel word nie, behalwe dat 'n Staat Party te eniger tyd by kennisgewing aan die Bewaarnemer kan verklaar dat hierdie Konvensie nie van toepassing is nie op—

- (a) internasionale lugvervoer regstreeks deur daardie Staat onderneem en bedryf 5
vir niekommersiële doeleindes ten opsigte van sy werksaamhede en pligte as 'n soewereine Staat; en/of
- (b) die vervoer van persone, vrag en bagasie vir sy militêre owerhede op lugvaartuie geregistreer in of gehuur deur daardie Staat Party terwyl die hele vermoë van daardie lugvaartuie deur of namens sodanige owerhede 10
gereserveer is.

TEN BEWYSE WAARVAN ondergetekende Gevolmagtigdes, behoorlik daartoe gemagtig, hierdie Konvensie onderteken het.

GEDOEN te Montreal op die 28ste dag van Mei van die jaar Een duisend Nege honderd Nege en negentig in die Engelse, Arabiese, Chinese, Franse, Russiese en 15 Spaanse taal, waarvan elke teks gelyke geldigheid het. Hierdie Konvensie word in bewaring gehou in die argief van die Organisasie vir Internasionale Burgerlike Lugvaart, en gewaarmerkte afskrifte daarvan word deur die Bewaarnemer verskaf aan al die State Partye by hierdie Konvensie, en aan alle State Partye by die Warskou-konvensie, die Haagse Protokol, die Guadalajara-konvensie, die Guatemalastad- 20 protokol, en die Montreal-protokolle.