

*Приложение 2***К О Н В Е Н Ц И Я
ОБ УНИФИКАЦИИ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ,
КАСАЮЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ
ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

(Варшава, 12 октября 1929 года)

Германский Рейхспрезидент, Федеральный Президент Австрийской Республики, Его Величество Король Бельгийцев, Президент Соединенных Штатов Бразилии, Его Величество Король Болгар, Президент Национального Правительства Китая, Его Величество Король Дании и Исландии, Его Величество Король Египта, Его Величество Король Испании, Глава Государства Эстонской Республики, Президент Финляндской Республики, Президент Французской Республики, Его Величество Король Великобритании, Ирландии и Британских территорий за морями, Император Индии, Президент Эллинской Республики, Его Светлость Регент Венгерского Королевства, Его Величество Король Италии, Его Величество Император Японии, Президент Латвийской Республики, Ее Королевское Высочество Великая Герцогиня Люксембургская, Президент Соединенных Штатов Мексики, Его Величество Король Норвегии, Ее Величество Королева Нидерландов, Президент Польской Республики, Его Величество Король Румынии, Его Величество Король Швеции, Швейцарский Федеральный Совет, Президент Чехословацкой Республики, Центральный Исполнительный Комитет Союза Советских Социалистических Республик, Президент Соединенных Штатов Венесуэлы, Его Величество Король Югославии,

признав полезность регулирования в однообразном порядке условий международных воздушных перевозок в отношении документов, употребляемых для этих перевозок и ответственности перевозчика,

назначили для этой цели своих соответственных уполномоченных, которые, получив на то надлежащее разрешение, заключили и подписали следующую Конвенцию:

ГЛАВА I.
ПРЕДМЕТ — ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Ст а т ь я 1

1. Настоящая Конвенция применяется при всякой международной перевозке людей, багажа или товаров, осуществляемой за плату посредством воздушного судна. Она применяется также к бесплатным перевозкам, осуществляемым посредством воздушного судна предприятием воздушных перевозок.

2. «Международной перевозкой», в смысле настоящей Конвенции, называется всякая перевозка, при которой, согласно определения Сторон, место отправления и место назначения, вне зависимости от того, имеются или нет перерыв в перевозке или перегрузка, расположены либо на территории двух Высоких Договаривающихся Сторон, либо на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, если остановка предусмотрена на территории, находящейся под суверенитетом, сюзеренитетом, мандатом или властью другой даже не Договаривающейся державы. Перевозка, без подобной остановки, между территориями, находящимися под суверенитетом, сюзеренитетом, мандатом или властью одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, не рассматривается в смысле настоящей Конвенции как международная.

3. Перевозка, подлежащая осуществлению посредством нескольких последовательных воздушных перевозчиков, почитается образующей, с точки зрения применения настоящей Конвенции, единую перевозку, если она рассматривалась Сторонами как одна операция, вне зависимости от того, была ли она заключена в виде одного договора или ряда договоров, и не теряет своего международного характера в силу того, что один или ряд договоров должны быть выполнены полностью на территории, находящейся под суверенитетом, сюзеренитетом, мандатом или властью одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны.

С т а т ь я 2

1. Конвенция применяется к перевозкам, совершенным государством или другими публично-правовыми юридическими лицами, отвечающим условиям, предусмотренным в статье 1.

2. Из-под действия настоящей Конвенции исключаются перевозки, совершаемые на основании международных почтовых конвенций.

ГЛАВА II. ПЕРЕВОЗОЧНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Раздел I. ПРОЕЗДНОЙ БИЛЕТ

С т а т ь я 3

1. При перевозке пассажиров перевозчик обязан выдавать проездной билет, который должен содержать следующие указания:

- а) место и день выдачи;
- б) места отправления и назначения;
- в) предусмотренные остановки с сохранением возможности для перевозчика обуславливать свое право их изменять в случае необходимости и без того, чтобы это изменение могло лишить перевозчику ее международного характера;

- d) название и адрес перевозчика или перевозчиков;
- e) указание, что перевозка подпадает под действие правил об ответственности, установленных настоящей Конвенцией.

2. Отсутствие, неправильность и утеря билета не влияют ни на существование, ни на действительность договора о перевозке, который будет, тем не менее, подпадать под действие правил настоящей Конвенции. Однако, если перевозчик примет пассажира без выдачи проездного билета, то он не будет иметь права ссылаться на постановления настоящей Конвенции, освобождающие его от ответственности или ограничивающие таковую.

Раздел II. БАГАЖНАЯ КВИТАНЦИЯ

С т а т ь я 4

1. При перевозке багажа, за исключением мелких личных вещей, оставляемых пассажиром при себе, перевозчик обязан выдавать багажную квитанцию.

2. Багажная квитанция должна составляться в двух экземплярах: один для пассажира, другой для перевозчика.

3. Она должна содержать следующие указания:

- a) место и день выдачи;
- b) место отправления и назначения;
- c) название и адрес перевозчика или перевозчиков;
- d) номер проездного билета;
- e) указание, что выдача багажа производится предъявителю квитанции;
- f) количество и вес мест;
- g) размер объявленной стоимости в соответствии со статьей 22, абзац 2;
- h) указание, что перевозка подпадает под действие правил об ответственности, установленных настоящей Конвенцией.

4. Отсутствие, неправильность или утеря багажной квитанции не влияют ни на существование, ни на действительность договора о перевозке, который будет, тем не менее, подпадать под действие правил настоящей Конвенции. Однако, если перевозчик примет багаж без выдачи багажной квитанции или если багажная квитанция не будет содержать сведений, указанных под литерами «d», «f» и «h», то перевозчик не будет иметь права ссылаться на постановления настоящей Конвенции, освобождающие его от ответственности или ограничивающие таковую.

Раздел III. ВОЗДУШНО-ПЕРЕВОЗОЧНЫЙ ДОКУМЕНТ

С т а т ь я 5

1. Каждый перевозчик товаров имеет право требовать от отправителя составления и вручения ему документа, именуемого: «воздушно-перевозочный

документ»; всякий отправитель имеет право требовать от перевозчика принятия этого документа.

2. Однако отсутствие, неправильность или утеря этого документа не влияют ни на существование, ни на действительность договора о перевозке, который будет, тем не менее, подпадать под действие правил настоящей Конвенции с оговоркой, установленной в статье 9.

Статья 6

1. Воздушно-перевозочный документ составляется отправителем в трех подлинных экземплярах и вручается вместе с товаром.

2. Первый экземпляр носит пометку «для перевозчика»; он подписывается отправителем. Второй экземпляр носит пометку «для получателя»; он подписывается отправителем и перевозчиком и должен следовать с товаром. Третий экземпляр подписывается перевозчиком и возвращается им отправителю по принятии товара.

3. Подпись перевозчика должна быть сделана немедленно по принятию товара.

4. Подпись перевозчика может быть заменена штампом; подпись отправителя может быть печатная или заменена штампом.

5. Если по требованию отправителя перевозчик составит воздушно-перевозочный документ, он рассматривается, до доказательства противного, как действующий за счет отправителя.

Статья 7

Перевозчик товаров имеет право требовать от отправителя составления отдельных воздушно-перевозочных документов, если имеется несколько мест.

Статья 8

Воздушно-перевозочный документ должен содержать следующие указания:

- a) место, где документ был составлен, и день его составления;
- b) места отправления и назначения;
- c) предусмотренные остановки, с сохранением возможности для перевозчика обуславливать свое право их изменять в случае необходимости и без того, чтобы это изменение могло лишить перевозку ее международного характера;
- d) название и адрес отправителя;
- e) название и адрес первого перевозчика;
- f) название и адрес получателя, если он указан;
- g) род товара;
- h) количество, род упаковки, маркировка или номера мест;
- i) вес, количество, объем или размеры товара;
- k) внешнее состояние товара и его упаковки;
- l) стоимость перевозки, если таковая обусловлена, время и место платежа и лицо, которое должно уплатить;

- м) если отправка производится наложенным платежом, — стоимость товара и в подлежащих случаях размер расходов;
- п) размер объявленной стоимости в соответствии со статьей 22, абзац 2;
- о) количество экземпляров воздушно-перевозочного документа;
- р) документы, переданные перевозчику вместе с воздушно-перевозочным документом;
- қ) срок перевозки и общие указания о пути следования (via), если таковые обусловлены;
- г) указание, что перевозка подпадает под действие правил об ответственности, установленных настоящей Конвенцией.

Статья 9

Если перевозчик примет товары без составления воздушно — перевозочно-го документа или если последний не содержит всех сведений, указанных в статье 8 (с литеры «а» до «о» включительно и литера «г»), перевозчик не будет иметь права ссылаться на постановления настоящей Конвенции, освобождающие его от ответственности или ограничивающие таковую.

Статья 10

1. Отправитель отвечает за правильность сведений и объявлений, касающихся товара, которые он заносит в воздушно-перевозочный документ.
2. Он будет нести ответственность за всякий вред, понесенный перевозчиком или всяким другим лицом по причине неправильности, неточности или неполноты данных им сведений и объявлений.

Статья 11

1. Воздушно-перевозочный документ до доказательства противного является удостоверением заключения договора, принятия товара и условий перевозки.
2. Данные воздушно-перевозочного документа о весе, размерах и об упаковке товара, а также о числе мест являются удостоверением до доказательства противного; данные о количестве, об объеме и о состоянии товара служат доказательством против перевозчика лишь поскольку им была сделана их проверка в присутствии отправителя с указанием об этом в воздушно-перевозочном документе или поскольку это касается данных о внешнем состоянии товара.

Статья 12

1. Отправитель имеет право, при условии выполнения всех обязательств, вытекающих из договора перевозки, распоряжаться товаром либо забирая его обратно с аэродрома отправления или назначения, либо останавливая его в

пути следования при посадке, либо давая указание о выдаче его на месте назначения или в пути следования иному лицу, чем получатель, указанный в воздушно-перевозочном документе, либо требуя его (товара) возвращения на аэродром отправления, поскольку осуществление этого права не наносит ущерба ни перевозчику, ни другим отправителям и с обязательством возмещения вытекающих из этого расходов.

2. В тех случаях, когда невозможно исполнение распоряжений отправителя, перевозчик обязан немедленно его об этом уведомить.

3. Если перевозчик сообразуется с распоряжениями отправителя, не требуя представления выданного последнему экземпляра воздушно-перевозочного документа, то тем самым он принимает на себя, с сохранением права регресса к отправителю, ответственность за ущерб, который может быть этим причинен надлежащему владельцу воздушно-перевозочного документа.

4. Право отправителя прекращается в тот момент, когда возникает право получателя, согласно следующей ниже статье 13. Однако, если получатель отказывается от принятия перевозочного документа или товара, или если они не могут быть ему вручены, то отправитель снова приобретает свое право распоряжения.

С т а т ь я 13

1. За исключением случаев, указанных в предыдущей статье, получатель имеет право требовать от перевозчика, с момента прибытия товара на место назначения, передачи ему воздушно-перевозочного документа и выдачи ему товара против уплаты суммы требований и исполнения условий перевозки, указанных в воздушно-перевозочном документе.

2. Если иное не будет оговорено, перевозчик обязан известить получателя немедленно по прибытии товара.

3. Если утеря товара признана перевозчиком или если по истечении семидневного срока, считая со дня, когда товар должен был прибыть, товар не прибывает, получателю разрешается осуществлять по отношению к перевозчику права, вытекающие из договора о перевозке.

С т а т ь я 14

Отправитель и получатель могут осуществлять все права, соответственно предоставленные им статьями 12 и 13, каждый от своего собственного имени, независимо от того, действует ли он в своих собственных интересах или в интересах другого, но при условии выполнения обязательств, налагаемых договором.

С т а т ь я 15

1. Статьи 12, 13 и 14 не оказывают никакого влияния ни на взаимоотношения отправителя и получателя, ни на отношения третьих лиц, права которых проистекают либо от отправителя, либо от получателя.

2. Каждая оговорка, отступающая от условий статей 12, 13 и 14, должна быть занесена в воздушно-перевозочный документ.

С т а т ь я 16

1. Отправитель обязан дать сведения и присоединить к воздушно-перевозочному документу документы, которые до передачи товара получателю необходимы для выполнения таможенных, городских — таможенных или полицейских формальностей. Отправитель отвечает перед перевозчиком за все убытки, которые могли бы произойти от отсутствия, недостаточности или неправильности этих сведений и бумаг, за исключением случаев вины со стороны перевозчика или поставленных им лиц.

2. Перевозчик не обязан проверять эти сведения и документы в отношении их точности или достаточности.

ГЛАВА III.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА

С т а т ь я 17

Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае смерти, ранения или всякого другого телесного повреждения, понесенного пассажиром, если несчастный случай, причинивший вред, произошел на борту воздушного судна или во время всяких операций при посадке и высадке.

С т а т ь я 18

1. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, потери или повреждения зарегистрированного багажа или товара, если происшествие, причинившее вред, произошло во время воздушной перевозки.

2. Воздушная перевозка, по смыслу предыдущего абзаца, охватывает период времени, в течение которого багаж или товар находятся под охраной перевозчика, независимо от того, имеет ли это место на аэродроме, на борту воздушного судна или в каком-либо ином месте, в случае посадки вне аэродрома.

3. Период времени воздушной перевозки не включает в себя никакой земной, морской или речной перевозки, осуществленной вне аэродрома. Однако, если подобная перевозка осуществляется во исполнение договора воздушной перевозки в целях погрузки, сдачи или перегрузки, всякий ущерб почитается вытекающим до доказательства противного из происшествия, происшедшего во время воздушной перевозки.

С т а т ь я 19

Перевозчик несет ответственность за вред, происшедший вследствие опоздания при воздушной перевозке пассажиров, багажа или товаров.

Статья 20

1. Перевозчик не несет ответственности, если он докажет, что им и поставленными им лицами были приняты все необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда, или что им было невозможно их принять.

2. При перевозке товаров и багажа перевозчик не несет ответственности, если докажет, что причиненный вред произошел вследствие ошибки в пилотаже, в вождении воздушного судна или в навигации и что во всех других отношениях он и поставленные им лица приняли все необходимые меры для избежания вреда.

Статья 21

В случае, если перевозчик докажет, что вина лица, потерпевшего вред, была причиной вреда или содействовала ему, суд может согласно постановлению своего собственного закона, устранить или ограничить ответственность перевозчика.

Статья 22

1. При перевозке пассажиров ответственность перевозчика в отношении каждого пассажира ограничивается суммой в сто двадцать пять тысяч франков. В случае, если согласно закону суда, в котором вчинен иск, возмещение может быть установлено в виде периодических платежей, капитализированная сумма этих платежей не может превышать указанного предела. Однако посредством особого соглашения с перевозчиком пассажир может установить и более высокий предел ответственности.

2. При перевозке зарегистрированного багажа и товаров ответственность перевозчика ограничивается суммой в двести пятьдесят франков с килограмма, за исключением случаев особого заявления о заинтересованности в доставке, сделанного отправителем в момент передачи места перевозчику и с оплатой возможного дополнительного сбора. В этом случае перевозчик будет обязан уплатить сумму, не превышающую объявленной суммы, если только он не докажет, что она превышает действительную заинтересованность отправителя в доставке.

3. В отношении предметов, оставляемых пассажирами при себе, ответственность перевозчика ограничивается пятью тысячами франков с пассажира.

4. Указанные выше суммы считаются имеющими в виду французский франк, состоящий из шестидесяти пяти с половиной миллиграммов золота пробы девятьсот тысячных. Они могут быть выражены в любой национальной валюте с округлением цифр.

Статья 23

Всякая оговорка, клонящаяся к освобождению перевозчика от ответственности или же установлению предела ответственности меньшего чем тот, ко-

торый установлен в настоящей Конвенции, является недействительной и не порождает никаких последствий, но недействительность этой оговорки не влечет за собой недействительности договора, который продолжает подпадать под действие постановлений настоящей Конвенции.

Статья 24

1. В случаях, предусмотренных в статьях 18 и 19, иск об ответственности на каком бы то ни было основании может быть предъявлен лишь в согласии с условиями и пределами, предусмотренными настоящей Конвенцией.

2. В случаях, предусмотренных в статье 17, также применяются постановления предыдущего абзаца, без ущерба для определения круга лиц, которые имеют право искать, и для их соответственных прав.

Статья 25

1. Перевозчик не будет иметь права ссылаться на постановления настоящей Конвенции, которые освобождают его от ответственности или ограничивают таковую, если вред произошел вследствие его умысла или вследствие вины, которая, согласно закону суда, в котором вчинен иск, рассматривается как равнозначная умыслу.

2. В этом праве ему будет также отказано, если вред при тех же условиях был причинен одним из поставленных им лиц, действовавших при исполнении своих обязанностей.

Статья 26

1. Получение багажа и товаров получателем без возражений составит предположение, впредь до доказательства противного, что товары были доставлены в надлежащем состоянии и согласно перевозочному документу.

2. В случае повреждения груза получатель должен направить перевозчику возражение немедленно по обнаружении повреждения и самое позднее в течение трехдневного срока для багажа и семидневного для товаров, считая со дня сдачи получения. В случае опоздания протест должен быть произведен не позднее четырнадцати дней со дня, когда багаж или товар будут переданы в его распоряжение.

3. Всякое возражение должно быть осуществлено путем оговорки, нанесенной на перевозочный документ, или иного письменного сообщения, отправленного в срок, установленный для этого возражения.

4. При отсутствии возражения в установленные сроки никакие иски против перевозчика не принимаются, кроме случаев обмана со стороны последнего.

Статья 27

В случае смерти должника иск об ответственности в пределах, предусмотренных настоящей Конвенцией, предъявляется к его правопреемникам.

Статья 28

1. Иск об ответственности должен быть возбужден по выбору истца в пределах территории одной из Высоких Договаривающихся Сторон либо в суде по месту жительства перевозчика, по месту нахождения главного управления его предприятия, или по месту, где он имеет контору, посредством которой был заключен договор, либо перед судом места назначения.

2. Процедура определяется законом суда, в котором вчинен иск.

Статья 29

1. Иск об ответственности должен быть возбужден, под страхом утраты права на иск, в течение двух лет с момента прибытия по назначению или со дня, когда воздушное судно должно было бы прибыть, или с момента остановки перевозки.

2. Порядок исчисления срока определяется законом суда, в котором вчинен иск.

Статья 30

1. В случаях перевозок, регулируемых определением третьего абзаца статьи 1, производимых несколькими последовательными перевозчиками, каждый перевозчик, принимающий пассажиров, багаж или товар, подпадает под действие правил, установленных настоящей Конвенцией, и рассматривается в качестве Договаривающейся Стороны по договору о перевозке, поскольку этот договор имеет отношение к части перевозки, совершаемой под его контролем.

2. В случае такой перевозки пассажир или его управомоченные могут возбудить дело лишь против перевозчика, производившего ту перевозку, в течение которой произошел несчастный случай или опоздание, за исключением случая, когда по специальному условию первый перевозчик принял ответственность за весь путь.

3. Если дело идет о багаже или товарах, отправитель может возбудить дело против первого перевозчика, и получатель, имеющий право на получение — против последнего; и тот и другой могут, кроме того, искать с перевозчика, совершавшего перевозку, в течение которой произошли уничтожение, утеря, повреждение или задержка. Эти перевозчики будут нести солидарную ответственность перед отправителем и получателем.

ГЛАВА IV. ПОСТАНОВЛЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК

Статья 31

1. В случае комбинированных перевозок, осуществляемых частью по воздуху и частью каким-либо иным способом перевозки, постановления настоя-

шей Конвенции применяются лишь к воздушной перевозке, если притом последняя отвечает условиям статьи 1.

2. Ничто в настоящей Конвенции не мешает Сторонам в случаях комбинированной перевозки включать в воздушно-перевозочный документ условия, относящиеся к иным видам перевозок, при условии, что постановления настоящей Конвенции будут применимы в отношении перевозки по воздуху.

ГЛАВА V.

ОБЩИЕ И ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ

Статья 32

Являются недействительными всякие оговорки договора о перевозке и всякие особые соглашения, предшествовавшие причинению вреда, которыми Стороны отступали бы от правил настоящей Конвенции, либо путем определения подлежащего применению закона, либо путем изменения правил о подсудности. Однако при перевозке товаров в пределах настоящей Конвенции допускается условие о третейском разбирательстве, если третейское разбирательство должно происходить в тех местностях, на которые распространяется компетенция судов, предусмотренных в статье 28 абзац 1.

Статья 33

Ничто в настоящей Конвенции не может помешать перевозчику отказать от заключения договора о перевозке или устанавливать правила, не противоречащие постановлениям настоящей Конвенции.

Статья 34

Настоящая Конвенция не применяется ни к международным воздушным перевозкам, осуществляемым в качестве первоначальных опытов предприятиями воздушных передвижений в целях установления регулярных воздушных линий, ни к перевозкам, осуществляемым при исключительных обстоятельствах вне всяких нормальных операций по воздушной эксплуатации.

Статья 35

Когда в настоящей Конвенции речь идет о днях, то подразумеваются дни непрерывной последовательности, а не рабочие дни.

Статья 36

Настоящая Конвенция составлена в одном экземпляре на французском языке, который будет храниться в архивах Министерства иностранных дел Польши, и заверенная копия которого будет передана распоряжением Польского Правительства правительству каждой из Высоких Договаривающихся Сторон.

Статья 37

1. Настоящая Конвенция будет ратифицирована. Ратификационные грамоты будут депонированы в архивах Министерства иностранных дел Польши, которое сообщит об этом депонировании правительству каждой из Высоких Договаривающихся Сторон.

2. После того, как настоящая Конвенция будет ратифицирована пятью Высокими Договаривающимися Сторонами, она вступит в силу между ними на девяностый день после депонирования пятой ратификации. Впоследствии она вступит в силу между Высокими Договаривающимися Сторонами, которые ее ратифицировали, и Высокой Договаривающейся Стороной, которая депонирует свою ратификационную грамоту, на девяностый день после ее депонирования.

3. Правительство Польской Республики сообщит правительству каждой из Высоких Договаривающихся Сторон дату вступления в силу настоящей Конвенции, так же как и дату депонирования каждой ратификации.

Статья 38

1. Настоящая Конвенция после вступления ее в силу останется открытой для присоединения всех государств.

2. Присоединение будет произведено посредством сообщения, направленного Правительству Польской Республики, которое сообщит об этом правительству каждой из Высоких Договаривающихся Сторон.

3. Присоединение возымает действие с девяностого дня после нотификации, сделанной Правительством Польской Республики.

Статья 39

1. Каждая из Высоких Договаривающихся Сторон может денонсировать настоящую Конвенцию посредством сообщения, сделанного Правительству Польской Республики, которое немедленно известит об этом правительство каждой из Высоких Договаривающихся Сторон.

2. Денонсирование возымает действие через шесть месяцев после сообщения о денонсировании и лишь в отношении Стороны, которая его произвела.

Статья 40

1. Высокие Договаривающиеся Стороны могут при подписании, депонировании ратификаций или при своем присоединении заявить, что принятие ими настоящей Конвенции не распространяется на всю совокупность или на какую-либо часть своих колоний, протекторатов, мандатных территорий или всякой иной территории, находящейся под их суверенитетом или под их властью, или на всякую иную территорию, находящуюся под сюзеренитетом.

2. Вследствие этого они могут впоследствии присоединяться отдельно от имени всей совокупности или какой-либо части своих колоний, протекторатов, мандатных территорий или всякой иной территории, находящейся под их

суверенитетом или их властью, или всякой территории, находящейся под сюзеренитетом, таким образом не вошедших в их первоначальное сообщение.

3. Они также могут, сообразуясь с ее постановлениями, денонсировать настоящую Конвенцию отдельно, либо за всю совокупность, либо за какую-либо часть своих колоний, протекторатов, мандатных территорий или всякой иной территории, находящейся под их суверенитетом или их властью, или всякой территории, находящейся под сюзеренитетом.

Ст а т ь я 41

Каждая из Высоких Договаривающихся Сторон может не ранее чем через два года после вступления в силу настоящей Конвенции взять на себя инициативу созыва новой международной конференции в целях изыскания тех улучшений, которые могли бы быть внесены в настоящую Конвенцию. С этой целью она обратится к Правительству Французской Республики, которое примет необходимые меры для подготовки этой конференции.

Настоящая Конвенция, заключенная в г. Варшаве 12 октября 1929 года, останется открытой для подписания до 31 января 1930 года.

(Подписи)

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ПРОТОКОЛ

К статье 2

Высокие Договаривающиеся Стороны сохраняют за собою право объявить в момент ратификации или присоединения, что статья 2 абзац 1 настоящей Конвенции не будет применяться к международным воздушным перевозкам, совершаемым непосредственно государством, его колониями, протекторатами, мандатными территориями или всякой иной территорией, находящейся под его суверенитетом, его сюзеренитетом или его властью.

(Подписи)

Примечание к документу

Конвенция вступила в силу 13.02.1933.

Конвенция ратифицирована СССР 07.07.1934. Ратификационная грамота депонирована 20.08.1934.

**ПРОТОКОЛ
ОТНОСИТЕЛЬНО ИЗМЕНЕНИЯ КОНВЕНЦИИ
ДЛЯ УНИФИКАЦИИ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ,
КАСАЮЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ
ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК,
ПОДПИСАННОЙ В ВАРШАВЕ
12 октября 1929 года**

(Гаага, 28 сентября 1955 года)

Нижеподписавшиеся правительства,
принимая во внимание, что желательнее изменить Конвенцию для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанную в Варшаве 12 октября 1929 года,
договорились о нижеследующем:

Глава I.
ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИИ

Статья I

В статье 1 Конвенции –

а) пункт 2 исключается и заменяется следующим текстом:

«2. «Международной перевозкой», в смысле настоящей Конвенции, называется всякая перевозка, при которой, согласно определению Сторон, место отправления и место назначения, вне зависимости от того, имеются или нет перерыв в перевозке или перегрузка, расположены либо на территории двух Высоких Договаривающихся Сторон, либо на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, и если остановка предусмотрена на территории другого государства, даже если это государство и не является Высокой Договаривающейся Стороной. Перевозка без подобной остановки между двумя пунктами, находящимися на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, не рассматривается в смысле настоящей Конвенции как международная».

б) пункт 3 исключается и заменяется следующим текстом:

«3. Перевозка, подлежащая осуществлению посредством нескольких последовательных воздушных перевозок, считается, с точки зрения применения настоящей Конвенции, единой перевозкой, если она рассматривалась Сторонами как единая операция, вне зависимости от того, была ли она заключена в виде одного или ряда договоров, и не теряет своего международного характера в силу того, что одни или ряд договоров должны быть выполнены полностью на территории одного и того же государства».

Статья II

В статье 2 Конвенции —

пункт 2 исключается и заменяется следующим текстом:

«2. Настоящая Конвенция не распространяется на перевозку почтовой корреспонденции и почтовых посылок».

Статья III

В статье 3 Конвенции —

а) пункт 1 исключается и заменяется следующим текстом:

«1. При перевозке пассажиров должен выдаваться билет, содержащий:

а) указание места отправления и места назначения;

б) если места отправления и назначения находятся на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны и одна или более предусмотренных остановок находятся на территории другого государства — указание одной такой остановки;

с) уведомление о том, что если пассажиры совершают поездку, при которой место окончательного назначения или остановка находятся не в стране отправления, то их перевозка может подпадать под действие положений Варшавской Конвенции, которая, как правило, ограничивает ответственность перевозчика в случае смерти или увечья, а также при утере или повреждении багажа».

б) пункт 2 исключается и заменяется следующим текстом:

«2. Проездной билет будет являться свидетельством, до доказательства противного, заключения и условий договора о перевозке. Отсутствие, неправильность или утеря проездного билета не влияет ни на существование, ни на действительность договора о перевозке, который будет тем не менее подпадать под действие правил настоящей Конвенции. Однако, если, с согласия перевозчика, пассажир будет принят на самолет без выдачи ему проездного билета или если билет не содержит уведомления, о котором говорится в пункте 1 «с» настоящей статьи, то перевозчик не будет иметь права ссылаться на положение статьи 22».

Статья IV

В статье 4 Конвенции —

а) пункты 1, 2 и 3 исключаются и заменяются следующим текстом:

«1. При перевозке зарегистрированного багажа должна выдаваться багажная квитанция, которая, если она не объединена с проездным билетом или не включена и проездной билет, отвечающий требованиям пункта 1 статьи 3, должна содержать:

а) указание места отправления и места назначения;

б) если места отправления и назначения находятся на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны и если одна или более остановок предусмотрены на территории другого государства — указание одной из этих остановок;

е) уведомление о том, что если место окончательного назначения или одна остановка находятся не в стране отправления, то перевозка может подпадать под действие положений Варшавской Конвенции, которая, как правило, ограничивает ответственность перевозчика в случае утери или повреждения багажа».

б) пункт 4 исключается и заменяется следующим текстом:

«2. Багажная квитанция является свидетельством, до доказательства противного, регистрации багажа и условий договора о перевозке. Отсутствие, неправильность или утеря багажной квитанции не влияет ни на существование, ни на действительность договора о перевозке, который будет, тем не менее, подпадать под действие положений настоящей Конвенции. Однако, если перевозчик примет багаж без выдачи багажной квитанции или если багажная квитанция, при условии, что она не объединена с проездным билетом или не включена в проездной билет, отвечающий требованиям пункта 1 «с» статьи 3, не содержит уведомления, о котором говорится в пункте 1 «с» настоящей статьи, то он не будет иметь права ссылаться на положения пункта 2 статьи 22».

Статья V

В статье 6 Конвенции –

пункт 3 исключается и заменяется следующим текстом:

«3. Перевозчик должен поставить свою подпись до погрузки груза на борт воздушного судна».

Статья VI

Статья 8 Конвенции исключается и заменяется следующим текстом:

«Воздушно-перевозочный документ должен содержать:

а) указание места отправления и места назначения;

б) если места отправления и назначения находятся на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны и если одна или более остановок предусмотрены на территории другого государства — указание одной из этих остановок;

в) уведомление для отправителей о том, что если место окончательного назначения или одна остановка находятся не в стране отправления, то перевозка может подпадать под действие положений Варшавской конвенции, которая, как правило, ограничивает ответственность перевозчиков в случае утери или повреждения грузов».

Статья VII

Статья 9 Конвенции исключается и заменяется следующим текстом:

«Если, с согласия перевозчика, груз взят на борт воздушного судна без заполнения воздушно-перевозочного документа или если последний не содержит уведомления, о котором говорится в пункте «с» статьи 8, то перевозчик не будет иметь права ссылаться на положение пункта 2 статьи 22».

Статья VIII

В статье 10 Конвенции —

пункт 2 исключается и заменяется следующим текстом:

«2. Он будет нести ответственность за всякий ущерб, причиненный перевозчику или какому-либо другому лицу, перед которым перевозчик несет ответственность, вследствие неправильности, неточности или неполноты данных им сведений и объявлений».

Статья IX

В статье 15 Конвенции —

включается следующий дополнительный пункт:

«3. Ничто в настоящей Конвенции не препятствует передаче выданного воздушно-перевозочного документа».

Статья X

Пункт 2 статьи 20 Конвенции исключается.

Статья XI

Статья 22 Конвенции исключается и заменяется следующим текстом:

Статья 22

1. «При перевозке пассажиров ответственность перевозчика в отношении каждого пассажира ограничивается суммой в двести пятьдесят тысяч франков. В случае, если согласно закону суда, в котором разбирается дело, возмещение может быть установлено в виде периодических платежей, капитализированная сумма этих платежей не может превышать указанного предела. Однако, по особому соглашению с перевозчиком, пассажир может установить и более высокий предел ответственности.

2. а) При перевозке зарегистрированного багажа и грузов ответственность перевозчика ограничивается суммой в двести пятьдесят франков за килограмм, за исключением случаев, когда отправитель сделал в момент передачи места перевозчику особое заявление о заинтересованности в доставке и уплатил дополнительный сбор. В этом случае перевозчик, если это необходимо, обязан уплатить сумму, не превышающую объявленной суммы, если только он не докажет, что она превышает действительную заинтересованность отправителя в доставке.

б) В случае утери, повреждения или задержки части зарегистрированного багажа или груза, или какого-либо содержащегося в них предмета, для определения предела ответственности перевозчика принимается по внимание только общий вес данного места или мест. Однако, когда утеря, повреждение или задержка части зарегистрированного багажа или груза, или какого-либо со-

держасьего в них предмета, влияет на стоимость других мест, включенных и одну и ту же багажную квитанцию или в один и тот же воздушно-перевозочный документ, то общий вес этих мест должен приниматься во внимание при определении предела ответственности.

3. В отношении предметов, оставляемых пассажиром при себе, ответственность перевозчика ограничивается суммой в пять тысяч франков с пассажира.

4. Пределы, установленные настоящей статьей, не препятствуют суду вынести решение, в соответствии со своим законом, об оплате, кроме того, всех или части судебных издержек и других расходов по судебному разбирательству, понесенных истцом. Вышеизложенное положение не применяется, если сумма, присужденная в порядке компенсации, исключая судебные издержки и другие расходы, связанные с судебным разбирательством, не превышает суммы, которую перевозчик предложил в письменной форме истцу в течение 6 месяцев со дня причинения ущерба или до начала судебного разбирательства, если эта дата является более поздней.

5. Суммы, указанные во франках в настоящей статье, рассматриваются как относящиеся к валютной единице, состоящей из шестидесяти пяти с половиной миллиграммов золота пробы девятьсот тысячных. Эти суммы могут переводиться в любую национальную валюту в круглых цифрах. Перевод этих сумм в национальные валюты, не имеющие золотого содержания, в случае судебного разбирательства, производится в соответствии с золотой стоимостью этих валют на день судебного решения».

Статья XII

В статье 23 Конвенции существующий текст становится пунктом 1 и добавляется следующий пункт 2:

«2. Пункт 1 настоящей статьи не применяется к положениям, касающимся утери или ущерба, вследствие характера или недоброкачественности перевозимого груза».

Статья XIII

В статье 25 Конвенции —

пункт 1 и 2 исключаются и заменяются следующим текстом:

«Пределы ответственности, установленные в статье 22, не будут применяться, если будет доказано, что ущерб является результатом действия или бездействия перевозчика или его агентов, имевшего целью причинить ущерб или носившего опрометчивый характер, с сознанием того, что это может причинить ущерб, при условии, что в случае действия или бездействия агентов будет также доказано, что они находились при исполнении своих служебных обязанностей».

Статья XIV

После статьи 25 Конвенции добавляется следующая статья:

«Статья 25 А

1. Если судебное дело возбуждено против агента перевозчика в связи с ущербом, о котором говорится в настоящей Конвенции, то такой агент, если он докажет, что он действовал при выполнении своих служебных обязанностей, будет иметь право ссылаться на пределы ответственности, на которые имеет право ссылаться сам перевозчик в соответствии со статьей 22.

2. Общая сумма возмещения, которая в данном случае может быть получена с перевозчика и с его агентов, не должна превышать указанного предела.

3. Положения пунктов 1 и 2 настоящей статьи не применяются, если доказано, что ущерб нанесен в результате действия или бездействия агента, имевшего целью причинить ущерб, или носившего опрометчивый характер, с сознанием того, что это может причинить ущерб».

С т а т ь я X V

В статье 26 Конвенции —

пункт 2 исключается и заменяется следующим текстом:

«2. В случае нанесения ущерба получатель должен немедленно предъявить перевозчику претензию по обнаружении ущерба и, самое позднее, в течение семи дней со дня получения багажа и четырнадцати дней со дня получения груза. В случае задержки претензия должна быть предъявлена не позднее, чем в течение двадцати одного дня, считая с даты передачи в его распоряжение багажа или груза».

С т а т ь я X V I

Статья 34 Конвенции исключается и заменяется следующим текстом:

«Положения статей с 3 по 9 включительно, касающиеся документов перевозки, не применяются к перевозкам, осуществляемым при исключительных обстоятельствах вне рамок всяких обычных операций воздушной эксплуатации».

С т а т ь я X V I I

После статьи 40 Конвенции добавляется следующая статья:

«Статья 40 А

1. В пункте 2 статьи 37 и в пункте 1 статьи 40 выражение «Высокая Договаривающаяся Сторона» означает «государство». Во всех других случаях выражение «Высокая Договаривающаяся Сторона» означает государство, ратификация или присоединение к Конвенции которого вступили в силу и денонсирование Конвенции которым не вступило в силу.

2. В целях Конвенции слово «территория» означает не только территорию метрополии государства, но также все территории, которые оно представляет во внешних отношениях».

Глава II.

СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ ИЗМЕНЕННОЙ КОНВЕНЦИИ

С т а т ь я XVIII

Конвенция, измененная настоящим Протоколом, применяется к международным перевозкам, определенным в статье 1 Конвенции, когда места отправления и назначения находятся либо на территории двух государств, являющихся Сторонами настоящего Протокола, либо на территории одного государства, являющегося Стороной настоящего Протокола, если остановка предусмотрена на территории другого государства.

Глава III.

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ

С т а т ь я XIX

Между Сторонами настоящего Протокола Конвенция и Протокол будут рассматриваться и толковаться как единый документ и будут называться «Варшавская конвенция, измененная в Гааге в 1955 г.».

С т а т ь я XX

До даты вступления в силу настоящего Протокола в соответствии с положениями пункта 1 статьи XXII он будет открыт для подписания для всякого государства, которое ратифицирует Конвенцию или присоединится к ней, а также для всякого государства, участвовавшего в работе Конференции, на которой был принят настоящий Протокол.

С т а т ь я XXI

1. Настоящий Протокол подлежит ратификации подписавшими его государствами.

2. Ратификация настоящего Протокола каким-либо государством, не являющимся участником Конвенции, будет считаться присоединением к Конвенции, измененной настоящим Протоколом.

3. Ратификационные грамоты должны быть сданы на хранение Правительству Польской Народной Республики.

С т а т ь я XXII

1. После того, как настоящий Протокол будет ратифицирован тридцатью подписавшими его государствами, он вступит в силу для этих государств на девяностый день после сдачи на хранение тридцатой ратификационной гра-

моты. Он вступит в силу для каждого государства, которое ратифицирует его впоследствии, на девяностый день после сдачи на хранение ратификационной грамоты этого государства.

2. После вступления в силу настоящего Протокола он будет зарегистрирован в Организации Объединенных Наций Правительством Польской Народной Республики.

С т а т ь я XXIII

1. Настоящий Протокол после вступления его в силу останется открытым для присоединения для любого государства, не подписавшего его.

2. Присоединение к настоящему Протоколу какого-либо государства, не являющегося Стороной Конвенции, будет считаться присоединением к Конвенции, измененной настоящим Протоколом.

3. Присоединение будет производиться посредством сдачи на хранение документа о присоединении Правительству Польской Народной Республики и будет вступать в силу на девяностый день после сдачи на хранение документа о присоединении.

С т а т ь я XXIV

1. Любая Сторона настоящего Протокола может денонсировать его путем извещения об этом Правительства Польской Народной Республики.

2. Денонсация вступает в силу через шесть месяцев после даты получения Правительством Польской Народной Республики извещения о денонсации.

3. Между Сторонами настоящего Протокола денонсация Конвенции одной из них в соответствии со статьей 39 не должна истолковываться как денонсация Конвенции, измененной настоящим Протоколом.

С т а т ь я XXV

1. Настоящий Протокол будет применяться ко всем территориям, которые какое-либо государство, являющееся Стороной настоящего Протокола, представляет во внешних отношениях, за исключением территории, относительно которых было сделано заявление в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи.

2. Любое государство может в момент сдачи на хранение своей ратификационной грамоты или документа о присоединении заявить, что признание им настоящего Протокола не распространяется на какую-либо одну или более территорий, которые это государство представляет во внешних отношениях.

3. Любое государство может впоследствии известить Правительство Польской Народной Республики о том, что настоящий Протокол будет применяться к одной или более территориям, в отношении которых оно сделало заявление в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи. Это извещение вступит в силу на девяностый день после даты получения его указанным правительством.

4. Всякое государство, являющееся Стороной настоящего Протокола, может, в соответствии с положениями пункта 1 статьи XXIV, денонсировать его отдельно в отношении всех или какой-либо территории, которые оно представляет во внешних отношениях.

Статья XXVI

Никакие оговорки к настоящему Протоколу не допускаются. Однако всякое государство может в любое время заявить путем извещения Правительства Польской Народной Республики о том, что Конвенция, измененная настоящим Протоколом, не распространяется на перевозку лиц, грузов и багажа, производимую для военных властей этого государства на зарегистрированном в нем самолете, который полностью зарезервирован этими властями или от их имени.

Статья XXVII

Правительство Польской Народной Республики будет немедленно извещать правительства всех государств, подписавших Конвенцию или настоящий Протокол; государств, являющихся участниками Конвенции или настоящего Протокола, и всех государств — членов Международной организации гражданской авиации или Организации Объединенных Наций, а также Международную организацию гражданской авиации:

- a) о каждом случае подписания настоящего Протокола и о дате этого подписания;
- b) о сдаче на хранение любой ратификационной грамоты или документа о присоединении, касающихся настоящего Протокола, а также о дате этой сдачи на хранение;
- c) о дате вступления в силу настоящего Протокола в соответствии с пунктом 1 статьи XXII;
- d) о получении любого извещения о денонсации и о дате его получения;
- e) о получении любого заявления или извещения, сделанного в соответствии со статьей XXV, и о дате этого получения;
- f) о получении любого извещения, сделанного в соответствии со статьей XXVI, и о дате этого получения.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся должным образом уполномоченные представители подписали настоящий Протокол.

Составлен в Гааге 28 сентября 1955 года на французском, английском и испанском языках, причем все три текста являются аутентичными. В случае каких-либо разногласий текст, составленный на французском языке, на котором составлена Конвенция, будет считаться основным.

Настоящий Протокол будет сдан на хранение Правительству Польской Народной Республики и, в соответствии с положениями статьи XX, останется открытым для подписания; это Правительство разошлет заверенные копии настоящего Протокола правительствам всех государств, подписавших

Конвенцию или настоящий Протокол; всех государств, являющихся участниками Конвенции или настоящего Протокола; всех государств, являющихся членами Международной организации гражданской авиации или членами Организации Объединенных Наций, а также Международной организации гражданской авиации.

(Подписи)

Примечание к документу

Протокол вступил в силу 01.08.1963.

СССР ратифицировал Протокол (Указ Президиума ВС СССР от 09.02.1957). Ратификационная грамота СССР депонирована Правительству Польской Народной Республики 25.03.1957. Протокол вступил в силу для СССР 01.08.1963.