

Dz. U. z 1933 r. Nr 8, poz. 49
Dz. U. z 1934 r. Nr 78 poz. 737
Dz. U. z 1963 r. Nr 33 poz. 189
Dz. U. z 1965 r. Nr 25 poz. 167

KONWENCJA

o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie dnia 12 października 1929 r.

(Ratyfikowana zgodnie z ustawą z dnia 28 stycznia 1932 r. - Dz. U. R. P. Nr. 18, poz. 113).

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

MY, IGNACY MOŚCICKI,

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,

wszem wobec i każdemu zosobna, komu o tem wiedzieć należy, wiadomem czynimy:

Dnia dwunastego października tysiąc dziewięćset dwudziestego dziewiątego roku, podpisana została w Warszawie konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego o następującym brzmieniu dosłownem:

Przekład

KONWENCJA

o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu powietrznego.

Prezydent Rzeszy Niemieckiej, Prezydent Związkowy Republiki Austrjackiej, Jego Królewska Mość Król Belgów, Prezydent Stanów Zjednoczonych Brazylii, Jego Królewska Mość Król Bułgarii, Prezydent Rządu Narodowego Republiki Chińskiej, Jego Królewska Mość Król Danji i Islandji, Jego Królewska Mość Król Egiptu, Jego Królewska Mość Król Hiszpanji, Naczelnik Państwa Republiki Estońskiej, Prezydent Republiki Finlandzkiej, Prezydent Republiki Francuskiej, Jego Królewska Mość Król Wielkiej Brytanji, Irlandji i Zamorskich Terytorjów Brytyjskich, Cesarz Indyj, Prezydent Republiki Greckiej, Jego Królewska Wysokość Regent Królestwa Węgier, Jego Królewska Mość Król Włoch, Jego Cesarska Mość Cesarz Japonji, Prezydent Republiki Łotewskiej, Jej Królewska Wysokość Wielka Księżna Luksemburgu, Prezydent Stanów Zjednoczonych Meksyku, Jego Królewska Mość Król Norwegji, Jej Królewska

Mość Królowa Holandji, Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, Jego Królewska Mość Król Rumunji, Jego Królewska Mość Król Szwecji, Rada Związkowa Szwajcarska, Prezydent Republiki Czeskosłowackiej, Centralny Komitet Wykonawczy Związku Socjalistycznych Republik Rad, Prezydent Stanów Zjednoczonych Wenezueli, Jego Królewska Mość Król Jugosławji,

uznając pożyteczność uregulowania w sposób jednolity warunków międzynarodowego transportu lotniczego co się tyczy dokumentów, używanych dla tego transportu i odpowiedzialności przewożącego,

wyznaczyli w tym celu swych odnośnych Pełnomocników, którzy, należycie upełnomocnieni zawarli i podpisali następującą konwencję:

Rozdział pierwszy.

Przedmiot – Definicje.

Artykuł pierwszy.

1) Konwencja niniejsza ma zastosowanie do każdego przewozu międzynarodowego osób, bagażu, lub towarów, dokonywanego statkiem powietrznym za wynagrodzeniem. Ma ona również zastosowanie do przewozów bezpłatnych dokonywanych statkiem powietrznym przez przedsiębiorstwo przewozów powietrznych.

2) Za przewóz międzynarodowy w rozumieniu niniejszej Konwencji uważany jest każdy przewóz, w którym, zgodnie z umową stron, miejsce wyruszenia i miejsce przeznaczenia, niezależnie od tego, czy nastąpi lub nie nastąpi przerwa w przewozie lub przeładowaniu, położone są bądź na obszarze dwóch Wysokich Umawiających się Stron, bądź też na obszarze jednej tylko z nich, jeśli przewidziane jest lądowanie na obszarze innego Państwa, nawet nie umawiającego się. Przewóz bez takiego lądowania pomiędzy dwoma punktami na obszarze jednej tylko Wysokiej Umawiającej się Strony nie jest w rozumieniu niniejszej Konwencji uważany za przewóz międzynarodowy.

3) Przewóz, który ma być dokonany przez kilku następujących po sobie przewoźnych powietrzem, uważa się przy stosowaniu niniejszej Konwencji za jeden przewóz, jeśli uważany był przez Strony za jedną czynność, niezależnie od okoliczności, czy został objęty jedną umową czy też szeregiem umów. Nie traci on swego charakteru międzynarodowego przez fakt, że tylko jedna z umów lub szereg umów podlega całkowicie wykonaniu na obszarze tego samego Państwa.

Artykuł 2.

1) Konwencja ma zastosowanie do przewozów dokonywanych przez Państwo lub inne osoby prawne prawa publicznego, przy zachowaniu warunków przewidzianych w artykule 1.

2) Niniejsza Konwencja nie stosuje się do przewozu poczty i paczek pocztowych.

Rozdział II.

Dokumenty przewozowe.

Dział I.

Bilety podróży

Artykuł 3.

1) Przy przewozie pasażerów powinien być wydany bilet podróży, zawierający:

- a) oznaczenie miejsc wyruszenia i przeznaczenia;
- b) jeżeli miejsca wyruszenia i przeznaczenia są położone na obszarze jednej Wysokiej Umawiającej się Strony, a przewidziane jedno lub więcej lądowań na obszarze innego Państwa - oznaczenie miejsca jednego z tych lądowań;
- c) wzmiankę o tym, że jeżeli pasażerowie podejmują podróż z końcowym miejscem przeznaczenia lub z jednym lądowaniem w kraju innym, niż kraj wyruszenia, przewóz ich może podlegać Konwencji Warszawskiej, która z reguły ogranicza odpowiedzialność przewoźącego w razie śmierci lub uszkodzenia ciała, jak również w razie zagubienia lub uszkodzenia bagażu.

2. Bilet podróży, do chwili dania dowodu przeciwnego, stanowi dowód zawarcia i warunków umowy o przewóz. Brak, nieprawidłowości lub zagubienie biletu nie narusza ani istnienia, ani ważności umowy o przewóz, która tym niemniej podlegać będzie postanowieniom niniejszej Konwencji. Jeżeli jednak za zgodą przewoźącego pasażer wchodzi na pokład, a bilet podróży nie został wydany, albo jeżeli bilet nie zawiera wzmianki wymaganej w myśl ustępu 1 litera c) niniejszego artykułu, przewoźący nie będzie miał prawa powoływania się na postanowienia artykułu 22.

Dział II.

Kwit bagażowy

Artykuł 4.

1) Przy przewozie bagażu przyjętego do ekspedycji powinien być wydany kwit bagażowy, który - o ile nie jest połączony z biletem podróży odpowiadającym postanowieniom artykułu 3 ustęp 1 lub nie stanowi części takiego biletu, powinien zawierać:

- a) oznaczenie miejsc wyruszenia i przeznaczenia,
- b) jeżeli miejsca wyruszenia i przeznaczenia są położone na obszarze jednej Wysokiej Umawiającej się Strony, a przewidziane jedno lub więcej lądowań na obszarze innego Państwa - oznaczenie miejsca jednego z tych lądowań,
- c) wzmiankę o tym, że przewóz z końcowym miejscem przeznaczenia lub z lądowaniem w kraju innym, niż kraj wyruszenia, może podlegać Konwencji Warszawskiej, która z reguły ogranicza odpowiedzialność przewoźącego w razie zagubienia lub uszkodzenia bagażu.

2) Kwit bagażowy do chwili dania dowodu przeciwnego stanowi dowód oddania bagażu do ekspedycji i warunków umowy o przewóz. Brak, nieprawidłowość lub zagubienie kwitu nie naruszają ani istnienia, ani ważności umowy o przewóz, która tym niemniej podlegać będzie postanowieniom niniejszej Konwencji. Jeżeli jednak przewoźący przyjmuje bagaż pod opiekę, a kwit nie został wydany, albo jeżeli kwit, który nie jest połączony z biletem podróży odpowiadającym postanowieniom artykułu 3 ustęp 1 litera c), ani nie stanowi części takiego biletu, nie zawiera wzmianki wymaganej w myśl ustępu 1 litera c) niniejszego artykułu, przewoźący nie będzie miał prawa powoływania się na postanowienia artykułu 22 ustęp 2.

Dział III.

Przewozowy list lotniczy.

Artykuł 5.

1) Przewoźący towary ma prawo żądać od wysyłającego wystawienia i wręczenia mu dokumentu zwanego "przewozowym listem lotniczym", wysyłający ma prawo żądać od przewoźącego przyjęcia tego dokumentu.

2) Jednakże brak, nieprawidłowość, lub zagubienie tego dokumentu nie naruszają istnienia ważności umowy o przewóz, która tem niemniej podlegać będzie prawdom niniejszej konwencji, z zastrzeżeniem postanowień artykułu 9.

Artykuł 6.

1) Wysyłający wystawia przewozowy list lotniczy w trzech egzemplarzach oryginalnych i oddaje wraz z towarami.

2) Pierwszy egzemplarz zawiera uwagę "dla przewoźącego", podpisuje go wysyłający. Drugi egzemplarz zawiera uwagę "dla odbiorcy", podpisują go wysyłający i przewoźący, dołącza się go do towaru. Trzeci egzemplarz podpisuje przewoźący i wręcza go wysyłającemu po przyjęciu towarów.

3) Podpis przewoźącego powinien być złożony przed załadowaniem towaru na pokład statku powietrznego.

4) Podpis przewoźącego zastąpiony być może pieczętką, podpis wysyłającego może być drukowany lub zastąpiony pieczętką.

5) Jeśli na żądanie wysyłającego przewoźący wystawia przewozowy list lotniczy, uważany on jest, do chwili dostarczenia dowodu przeciwnego, za działającego na rachunek wysyłającego.

Artykuł 7.

Przewoźący towary ma prawo żądać od wysyłającego wystawienia oddzielnych przewozowych listów lotniczych, jeśli jest kilka pakunków.

Artykuł 8.

Przewozowy list lotniczy powinien zawierać:

- a) oznaczenie miejsc wyruszenia i przeznaczenia;
- b) jeżeli miejsca wyruszenia i przeznaczenia są położone na obszarze jednej Wysokiej Umawiającej się Strony, a przewidziane jedno lub więcej lądowań na obszarze innego Państwa - oznaczenie miejsca jednego z tych lądowań;
- c) wzmiankę wskazującą wysyłającemu, że przewóz z końcowym miejscem przeznaczenia lub z lądowaniem w kraju innym, niż kraj wyruszenia, może podlegać Konwencji Warszawskiej, która z reguły ogranicza odpowiedzialność przewoźącego w razie zagubienia lub uszkodzenia towaru.

Artykuł 9.

Jeśli za zgodą przewoźcego towary zostały załadowane na pokład statku powietrznego, a przewozowy list lotniczy nie został wystawiony, albo jeżeli list ten nie zawiera wzmianki wymaganej w myśl artykułu 8 litera c), przewoźcy nie będzie miał prawa powoływania się na postanowienia artykułu 22 ustęp 2.

Artykuł 10.

1) Wysyłający jest odpowiedzialny za dokładność danych i deklaracji dotyczących towaru które wpisuje do przewozowego listu lotniczego.

2) Ponosi on odpowiedzialność za wszelkie szkody z racji udzielonych przez siebie wskazówek i deklaracji nieprawidłowych, niedokładnych lub niepełnych, wynikłe dla przewoźcego lub dla każdej innej osoby, w stosunku do której odpowiedzialny jest przewoźcy.

Artykuł 11.

1) Przewozowy list lotniczy do chwili dania dowodu przeciwnego, stanowi dowód zawarcia umowy, przyjęcia towaru i warunków przewozu.

2) Dane przewozowego listu lotniczego dotyczące wagi, rozmiarów i opakowania towaru oraz ilości pakunków stanowią dowód aż do chwili dania dowodu przeciwnego; dane dotyczące ilości, objętości i stanu towaru stanowią o tyle dowód przeciwko przewoźcemu, o ile ich sprawdzenie dokonane zostało przez przewoźcego w obecności wysyłającego i stwierdzone na przewozowym liście lotniczym, lub o ile idzie o dane dotyczące zewnętrznego stanu towaru.

Artykuł 12.

1) Wysyłający uprawniony jest, pod warunkiem wykonania wszystkich zobowiązań wpływających z umowy o przewóz, do dysponowania towarem, bądź wycofując go na lotnisku odlotu lub przeznaczenia bądź zatrzymując go po drodze w czasie lądowania, bądź wydając polecenie dostarczenia go w miejscu przeznaczenia lub po drodze innej osobie, niż osoba wskazana jako odbiorca w przewozowym liście lotniczym, bądź żądając zwrotu towaru na lotnisku odlotu; z zastrzeżeniem jednak, aby wykonywanie tego uprawnienia nie przyniosło szkody ani przewoźcemu, ani innym wysyłającym i z obowiązkiem pokrycia wynikających stąd kosztów.

2) Przewoźcy winien natychmiast zawiadomić wysyłającego, jeśli wykonanie poleceń tego ostatniego jest niemożliwe.

3) Jeżeli przewoźcy zastosuje się do dyspozycji wysyłającego bez żądania okazania egzemplarza przewozowego listu lotniczego, który został doręczony wysyłającemu - odpowiada on, z zastrzeżeniem regresu do wysyłającego, za szkody, które mogłyby stąd wynikać dla tego, kto jest w prawidłowym posiadaniu przewozowego listu lotniczego.

4) Uprawnienia wysyłającego wygasają z chwilą powstania uprawnień odbiorcy, zgodnie z artykułem 13. Jeśli jednak odbiorca odmawia przyjęcia listu przewozowego lub towaru, lub jeśli nie można się z nim skomunikować, wysyłający odzyskuje swe uprawnienia do dysponowania towarem.

Artykuł 13.

1) Odbiorca ma prawo, z wyjątkiem wypadków wskazanych w artykule poprzednim, żądać od przewoźcego, z chwilą nadejścia towaru na miejsce przeznaczenia, wydania mu

przewozowego listu lotniczego i dostarczenia towaru za zwrotem wierzytelności i po wykonaniu warunków przewozu, wskazanych w przewozowym liście lotniczym.

2) W braku przeciwnych postanowień przewoźący winien zawiadomić odbiorcę z chwilą nadejścia towaru.

3) Jeśli zagubienie towaru przyznane zostało przez przewoźącego lub jeśli towar nie przybył po upływie siedmiu dni od chwili, w której powinien był przybyć - odbiorca upoważniony jest dochodzić w stosunku do przewoźącego uprawnień wynikających z umowy o przewóz.

Artykuł 14.

Wysyłający i odbiorca mogą dochodzić wszelkich uprawnień, które przyznają im odpowiednio artykuły 12 i 13, każdy w swym własnym imieniu, niezależnie od tego, czy działa we własnym interesie czy też w interesie innej osoby, z warunkiem wykonania obowiązków nałożonych przez umowę.

Artykuł 15.

1) Artykuły 12, 13 i 14 w niczem nie przesądzają ani stosunków wzajemnych pomiędzy wysyłającym i odbiorcą, ani też stosunków osób trzecich, których uprawnienia pochodzą bądź od wysyłającego, bądź od odbiorcy.

2) Wszelkie warunki, sprzeczne z postanowieniami art. 12, 13 i 14, winne być zamieszczone w przewozowym liście lotniczym.

3) Nic w niniejszej Konwencji nie stoi na przeszkodzie wystawianiu przewozowego listu lotniczego, zbywalnego.

Artykuł 16.

1) Przewoźący winien dostarczyć informację oraz dołączyć do przewozowego listu lotniczego dokumenty, które potrzebne są przed oddaniem towaru odbiorcy dla wypełnienia formalności celnych, podatkowych lub policyjnych. Wysyłający odpowiada w stosunku do przewoźącego za wszystkie szkody, któreby mogły wyniknąć z braku, niewystarczalności lub nieprawidłowości tych informacji i dokumentów, z wyjątkiem wypadku winy przewoźącego lub osób za niego działających.

2) Przewoźący nie jest obowiązany badać, czy te informacje i dokumenty są dokładne lub wystarczające.

Rozdział III.

Odpowiedzialność przewoźącego.

Artykuł 17.

Przewoźący odpowiedzialny jest za szkody wynikłe w razie śmierci, zranienia lub wszelkiego innego uszkodzenia ciała, którego doznał podróżny, jeśli wypadek, który spowodował szkodę, zdarzył się na pokładzie statku powietrznego lub podczas wszelkich czynności związanych z wsiadaniem i wysiadaniem.

Artykuł 18.

1) Przewoźący odpowiedzialny jest za szkody powstałe w razie zniszczenia, zagubienia lub uszkodzenia przyjętego do ekspedycji bagażu lub towaru, jeżeli zdarzenie, które spowodowało szkodę, miało miejsce podczas przewozu powietrznego.

2) Przewóz powietrzny, w rozumieniu poprzedniego ustępu, obejmuje okres, w którym bagaż lub towar znajdują się pod opieką przewoźącego, niezależnie od tego czy znajdują się one na lotnisku, na pokładzie statku powietrznego lub w jakimkolwiek innym miejscu, w razie wylądowania poza lotniskiem.

3) Okres przewozu powietrznego nie obejmuje żadnego przewozu lądowego, morskiego lub rzecznoego, dokonanego poza obrębem lotniska. Jeżeli jednak taki przewóz dokonywany jest w wypełnieniu umowy o przewóz powietrzny, w celu naładowania, dostawy lub przeładunku, istnieje domniemanie, z dopuszczeniem przeciwdowodu, że wszelka szkoda powstała ze zdarzenia, które miało miejsce podczas przewozu powietrznego.

Artykuł 19.

Przewoźący odpowiedzialny jest za szkodę wynikłą z opóźnienia w przewozie powietrznym podróży, bagażu i towarów.

Artykuł 20.

1) Przewoźący nie jest odpowiedzialny, jeżeli dowiedzie, że on i osoby za niego działające przedsięwzięli wszystkie potrzebne środki dla uniknięcia szkody lub że niemożliwym było dla nich te środki przedsięwziąć.

2) (skreślony).

Artykuł 21.

W razie jeśli przewoźący dowiedzie, że wina poszkodowanego spowodowała szkodę lub przyczyniła się do niej - sąd będzie mógł zgodnie z postanowieniami własnego prawa, usunąć lub złagodzić odpowiedzialność przewoźącego.

Artykuł 22.

1) Przy przewozie osób - odpowiedzialność przewoźącego w odniesieniu do każdego pasażera ograniczona jest do sumy dwustu pięćdziesięciu tysięcy franków. W razie, jeśli odszkodowanie może być według prawa sądu orzekającego ustalone w formie renty, kapitał tej renty nie może przekroczyć powyższej granicy. Jednakże pasażer może w drodze specjalnej umowy z przewoźącym ustalić wyższą granicę odpowiedzialności.

2) a) Przy przewozie bagażu przyjętego do ekspedycji i towarów - odpowiedzialność przewoźącego ograniczona jest do sumy dwunastu pięćdziesięciu franków za kilogram, z wyjątkiem wypadku złożenia przez wysyłającego w chwili oddania pakunku przewoźącemu specjalnej deklaracji interesu w dostawie pakunku i uiszczenia ewentualnej dopłaty dodatkowej. W tym wypadku przewoźący obowiązany będzie zapłacić aż do wysokości zadeklarowanej sumy, chybaby dowiódł, że suma ta przewyższa rzeczywisty interes wysyłającego w dostawie.

b) W razie zagubienia, uszkodzenia lub opóźnienia części bagażu przyjętego do ekspedycji lub towaru albo jakiegokolwiek przedmiotu w nich zawartego, dla

określenia granicy odpowiedzialności bierze się pod uwagę tylko całkowitą wagę danego pakunku lub pakunków. Jeżeli jednak zagubienie, uszkodzenie lub opóźnienie jednej części bagażu przyjętego do ekspedycji lub towaru albo jakiegokolwiek przedmiotu w nich zawartego powoduje obniżenie wartości innych pakunków objętych tym samym kwitem bagażowym lub tym samym przewozowym listem lotniczym, dla określenia granicy odpowiedzialności należy wziąć pod uwagę całkowitą wagę tych pakunków.

3) Co się tyczy przedmiotów, którymi opiekuje się pasażer - odpowiedzialność przewoźącego ograniczona jest do pięciu tysięcy franków w stosunku do jednego pasażera.

4) Granice ustalone w myśl niniejszego artykułu nie pozbawiają sądu możliwości zasądzenia dodatkowo, zgodnie ze swoim prawem, sumy odpowiadającej całości lub części kosztów sądowych i innych kosztów procesu wyłożonych przez powoda. Powyższego postanowienia nie stosuje się, jeżeli kwota zasądanego odszkodowania bez kosztów sądowych i bez innych kosztów procesu nie przekracza sumy, którą przewoźący zaoferował na piśmie powodowi w ciągu sześciu miesięcy od chwili zdarzenia, które spowodowało szkodę, albo przed wszczęciem procesu, o ile nastąpiło ono po tym terminie.

5) Sumy określone w niniejszym artykule we frankach uważa się za odnoszące się do jednostki monetarnej zawierającej sześćdziesiąt pięć i pół miligrama złota dziewięćsetnej próby. Sumy te mogą być przeliczone w cyfrach okrągłych na każdą walutę państwową. Przeliczenie tych sum na walutę państwową inną niż złotą dokonywane będzie w razie procesu sądowego według określonej w złocie wartości tej waluty w dniu wydania wyroku.

Artykuł 23.

1) Wszelkie klauzule zmierzające do uwolnienia przewoźącego od odpowiedzialności lub do ustanowienia jej granicy niższej, niż ustalona w niniejszej konwencji, uważane są za nieistniejące i nie wywołujące żadnych skutków, ta nieważność klauzuli nie unieważnia jednak umowy, która w dalszym ciągu podlega postanowieniom niniejszej konwencji.

2) Ustępu 1 niniejszego artykułu nie stosuje się do klauzul dotyczących zagubienia lub szkody, wynikających z naturalnych właściwości lub wad przewożonego towaru.

Artykuł 24.

1) W wypadkach przewidzianych w artykułach 18 i 19 wszelkie poszukiwanie odpowiedzialności, niezależnie od tytułu, może mieć miejsce tylko na warunkach i w granicach przewidzianych w niniejszej konwencji.

2) W wypadkach przewidzianych w artykule 17 mają również zastosowanie postanowienia poprzedniego ustępu, co nie przesądza bliższego określenia osób, mających prawo skargi, i ich odnośnych uprawnień.

Artykuł 25.

Granice odpowiedzialności przewidzianych w artykule 22 nie stosuje się, jeżeli zostało udowodnione, że szkoda wynika z działania lub zaniechania przewoźącego, jego pracowników lub przedstawicieli, spowodowanego bądź zamiarem wyrządzenia szkody, bądź przez nierozwagę i ze świadomością, że istnieje prawdopodobieństwo powstania szkody, przy czym w przypadku działania lub zaniechania pracowników lub przedstawicieli powinno być również udowodnione, że działali oni w wykonaniu swych funkcji.

Artykuł 25A.

1) W razie wszczęcia postępowania przeciwko pracownikowi lub przedstawicielowi przewoźącego, w następstwie szkody przewidzianej w niniejszej Konwencji pracownik lub przedstawiciel, o ile udowodni, że działał w wykonaniu swych funkcji, będzie mógł powoływać się na te ograniczenia odpowiedzialności, na które może się powoływać przewoźący zgodnie z artykułem 22.

2) Całkowita kwota odszkodowania, która w takim przypadku może być uzyskana od przewoźącego oraz od jego pracowników i przedstawicieli, nie może przewyższyć wymienionych ograniczeń.

3) Postanowień ustępów 1 i 2 niniejszego artykułu nie stosuje się, o ile zostało udowodnione, że szkoda wynika z działania lub zaniechania pracownika lub przedstawiciela, spowodowanego bądź zamiarem wyrządzenia szkody, bądź przez nierozwagę i ze świadomością, że istnieje prawdopodobieństwo powstania szkody.

Artykuł 26.

1) Przyjęcie bagażu i towarów przez odbiorcę bez sprzeciwu stanowi domniemanie, z dopuszczeniem przeciwdowodu, że towar dostarczony został w dobrym stanie i zgodnie z listem przewozowym.

2) Odbiorca powinien w razie uszkodzenia skierować sprzeciw do przewoźącego natychmiast po stwierdzeniu uszkodzenia i najpóźniej w ciągu siedmiu dni w stosunku do bagażu i czternastu dni w stosunku do towarów, licząc od dnia ich przyjęcia. W razie opóźnienia sprzeciw powinien być zgłoszony najpóźniej w ciągu dwudziestu jeden dni, licząc od dnia, w którym bagaż lub towary oddane zostały do rozporządzenia odbiorcy.

3) Wszelki sprzeciw winien być dokonany w formie zastrzeżenia wpisanego na dokumencie przewozowym, lub drogą pisma, wysłanego w terminie przewidzianym dla tego sprzeciwu.

4) W braku sprzeciwu w przewidzianych terminach, żadna skarga przeciwko przewoźącemu nie może być przyjęta z wyjątkiem wypadku oszukania z jego strony.

Artykuł 27.

W razie zgonu dłużnika poszukiwanie odpowiedzialności ma miejsce w granicach przewidzianych w niniejszej konwencji, w stosunku do jego następców prawnych.

Artykuł 28.

1) Poszukiwanie odpowiedzialności winno być dochodzone, wedle wyboru powoda, na obszarze jednej z Wysokich Umawiających się Stron, bądź przed sądem miejsca zamieszkania przewoźącego, głównej siedziby jego przedsiębiorstwa lub miejsca, gdzie posiada zakład, za pośrednictwem którego umowa była zawarta, bądź przed sądem miejsca przeznaczenia.

2) Postępowanie podlegać będzie prawu sądu orzekającego.

Artykuł 29.

1) Poszukiwanie odpowiedzialności winno być wszczęte pod rygorem wygaśnięcia w ciągu dwóch lat od chwili przybycia do miejsca przeznaczenia, lub od dnia, w którym statek powietrzny powinien był przybyć, lub od chwili zatrzymania przewozu.

2) Sposób obliczania terminu określony jest przez prawo sądu orzekającego.

Artykuł 30.

1) W przypadkach przewozu który ma być dokonany przez kilku następujących po sobie przewoźnych, określonego w ustępie 3 artykułu 1 każdy z przewoźnych, przyjmując podróźnych, bagaż lub towary, podlega prawidłom ustalonym przez niniejszą konwencję i uważany jest za jedną ze stron umawiających się w umowie o przewóz w tym stopniu, w jakim umowa ta odnosi się do części przewozu, dokonanej pod jego kontrolą.

2) W razie takiego przewozu podróźny lub jego następcy prawni będą mogli skarżyć tylko tego przewoźnego, który dokonał przewozu, podczas którego miał miejsce wypadek lub opóźnienie - z wyjątkiem wypadku, w którym pierwszy przewoźny na mocy wyraźnego postanowienia wziął na siebie odpowiedzialność za cały przewóz.

3) Co się tyczy przewozu bagażu i towarów, wysyłający będzie mógł skarżyć pierwszego przewoźnego, a odbiorca, posiadający prawo do odebrania - ostatniego, a jeden i drugi będą mogli pozatem działać przeciwko przewoźnemu, który dokonał przewozu, podczas którego nastąpiło zniszczenie, zagubienie, uszkodzenie lub opóźnienie. Przewoźcy ci odpowiedzialni będą solidarnie w stosunku do wysyłającego i odbiorcy.

Rozdział IV.

Postanowienia dotyczące przewozów mieszanych.

Artykuł 31.

1) Postanowienia niniejszej konwencji stosują się w razie przewozów mieszanych, dokonywanych częściowo powietrzem a częściowo wszelkim innym sposobem przewozu - tylko do przewozu powietrznego oraz jeśli ten ostatni odpowiada warunkom artykułu 1.

2) Nic w niniejszej konwencji nie stoi na przeszkodzie zamieszczeniu przez strony w razie przewozów mieszanych w dokumencie przewozu powietrznego dotyczących innych sposobów przewozu pod warunkiem, aby postanowienia niniejszej konwencji były szanowane o ile chodzi o przewóz powietrzny.

Rozdział V.

Postanowienia ogólne i końcowe.

Artykuł 32.

1) Wszelkie klauzule umowy o przewóz i wszystkie poprzedzające szkodę umowy szczególne, na mocy których strony uchylałyby prawidła niniejszej konwencji, bądź przez określenie prawa, które winnoby być zastosowane, bądź przez zmianę prawideł dotyczących kompetencji - są nieważne. Jednakże przy przewozie towarów dopuszczalne są klauzule rozjemcze, w granicach postanowień niniejszej konwencji, kiedy rozjemstwo ma nastąpić w miejscach objętych kompetencją sądów przewidzianych w ustępie 1 artykułu 28.

Artykuł 33.

Konwencja niniejsza nie może zabronić przewoźcemu odmówienia zawarcia umowy o przewóz lub ułożenia przepisów, które nie stałyby w sprzeczności z postanowieniami niniejszej konwencji.

Artykuł 34.

Postanowień artykułów od 3 do 9 włącznie, dotyczących dokumentów przewozowych, nie stosuje się do przewozu wykonywanego w wyjątkowych okolicznościach i poza wszelkimi normalnymi czynnościami eksploatacji lotniczej.

Artykuł 35.

Gdy konwencja niniejsza wspomina o dniach, rozumieć przez to należy dni bieżące, nie zaś dni robocze.

Artykuł 36.

Konwencja niniejsza zredagowana jest po francusku w jednym egzemplarzu, który zostanie złożony w archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych Polski. Odpisy konwencji poświadczone za zgodność przesłane zostaną za staraniem Rządu Polskiego Rządowi każdej z Wysokich Umawiających się Stron.

Artykuł 37.

1) Konwencja niniejsza będzie ratyfikowana. Dokumenty ratyfikacyjne złożone zostaną w archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych Polski, które notyfikować będzie złożenie Rządowi każdej z Wysokich Umawiających się Stron.

2) Z chwilą ratyfikacji przez pięć Wysokich Umawiających się Stron konwencja niniejsza wejdzie w życie pomiędzy nimi dziewięćdziesiątego dnia po złożeniu piątej ratyfikacji. Później konwencja wchodzić będzie w życie pomiędzy Wysokimi Umawiającymi się Stronami, które ją ratyfikowały, a Wysoką Umawiającą się Stroną, która złożyła swój dokument ratyfikacyjny, dziewięćdziesiątego dnia po złożeniu tego dokumentu.

3) Do Rządu Rzeczypospolitej Polskiej należeć będzie zawiadamianie Rządu każdej z Wysokich Umawiających się Stron o dniu wejścia w życie niniejszej konwencji oraz o dniu złożenia każdej ratyfikacji.

Artykuł 38.

1) Konwencja niniejsza po wejściu w życie otwarta będzie do przystąpienia dla wszystkich Państw.

2) Przystąpienie dokonywać się będzie w drodze złożenia Rządowi Rzeczypospolitej Polskiej notyfikacji, który o niej powiadomi Rząd każdej z Wysokich Umawiających się Stron.

3) Przystąpienie zacznie wywierać skutki, poczynając od dziewięćdziesiątego dnia po notyfikacji złożonej Rządowi Rzeczypospolitej Polskiej.

Artykuł 39.

1) Każda z Wysokich Umawiających się Stron będzie mogła wypowiedzieć niniejszą konwencję w drodze notyfikacji złożonej Rządowi Rzeczypospolitej Polskiej, który natychmiast zawiadomi o niej Rządy każdej z Wysokich Umawiających się Stron.

2) Wypowiedzenie wywrze skutki w sześć miesięcy po notyfikacji wypowiedzenia i tylko w stosunku do Strony, która je uczyniła.

Artykuł 40.

1) Wysokie Umawiające się Strony będą mogły oświadczyć w chwili podpisania, złożenia ratyfikacji lub przystąpienia, że przyjęcie konwencji niniejszej nie stosuje się do całości lub części ich kolonij, protektoratów, terytorjów mandatowych lub wszelkich innych terytorjów, podległych ich suwerenności lub władzy, lub do wszelkiego innego terytorjum, poddanego ich suwerenności.

2) W skutku powyższego będą One mogły w przyszłości osobno przystępować w imieniu całości lub części swych kolonij, protektoratów, terytorjów mandatowych lub wszelkich innych terytorjów, podległych ich suwerenności lub władzy, lub wszelkiego innego terytorjum, poddanego ich suwerenności, które zostały w ten sposób wyłączone w deklaracji pierwotnej.

3) Będą one także mogły, stosując się do jej postanowień, wypowiedzieć konwencję niniejszą osobno lub w imieniu całości lub części swych kolonij, protektoratów, terytorjów mandatowych lub wszelkich innych terytorjów podległych ich suwerenności lub władzy lub wszelkiego innego terytorjum, poddanego ich suwerenności.

Artykuł 40A

1) W artykule 37 ust. 2 i w artykule 40 ustęp 1 wyrażenie Wysoka Umawiająca się Strona oznacza Państwo. We wszystkich innych przypadkach wyrażenie Wysoka Umawiająca się Strona oznacza Państwo, którego ratyfikacja lub przystąpienie do niniejszej Konwencji wywarło skutki, a którego wypowiedzenie jeszcze skutków nie wywarło.

2) Dla celów niniejszej Konwencji słowo obszar oznacza nie tylko obszar metropolii Państwa, lecz również wszystkie obszary, które ono reprezentuje w stosunkach zagranicznych.

Artykuł 41.

Każda z Wysokich Umawiających się Stron będzie mogła najwcześniej po dwóch latach, licząc od wejścia w życie niniejszej konwencji, spowodować zebranie się nowej konferencji międzynarodowej, w celu opracowania poprawek, któreby mogły być wprowadzone do niniejszej konwencji. Zwróci się Ona w tym celu do Rządu Republiki Francuskiej, który przedsięweźmie należne środki do przygotowania tej konferencji.

Konwencja niniejsza, sporządzona w Warszawie 12 października 1929 r., pozostanie otwarta do podpisu do dnia 31 stycznia 1930.

ZA NIEMCY:

R. Richter

Dr. A. Wegerdt

Dr. E. Albrecht

Dr. iur. Otto Riese

ZA AUSTRJĘ:

Strobele

Reinoehl

ZA BELGJĘ:
Bernard de l'Escaille

ZA STANY ZJEDNOCZONE BRAZYLJI:
Alcibiades Peçanha

ZA BUŁGARJĘ:

ZA CHINY:

ZA DANJĘ:
L. Ingerslev
Knud Gregersen

ZA EGIPT:

ZA HISZPANJĘ:
Silvio Fernandez Vallin

ZA ESTONJĘ:

ZA FINLANDJĘ:

ZA FRANCJĘ:
Pierre Étienne Flandin
Georges Ripert

ZA WIELKA BRYTANJĘ I IRLANDJĘ PÓŁNOCNĄ:
A. H. Dennis
Orme Clarke
R. L. Megarry

ZA ZWIĄZEK PAŃSTW AUSTRALIJSKICH:
A. H. Dennis
Orme Clarke
R. L. Megarry

ZA ZWIĄZEK POŁUDNIOWO AFRYKAŃSKI:
A. H. Dennis
Orme Clarke
R. L. Megarry

ZA REPUBLIKĘ GRECKĄ:
G. C. Lagoudakis

ZA WĘGRY:

ZA WŁOCHY:
A. Giannini

ZA JAPONJĘ:
Kazuo Nishikawa

ZA ŁOTWĘ:

M. Nukša

ZA LUKSEMBURG:
E. Arendt

ZA MEKSYK:

ZA NORWEGJĘ:
N. Ch. Ditleff

ZA HOLANDJĘ:
W. B. Engelbrecht

ZA POLSKĘ:
August Zaleski
Alfons Kühn

ZA RUMUNJĘ:
G. Crefziano

ZA SZWECJĘ:

ZA SZWAJCARJĘ:
Edm. Pittard
Dr. F. Hess

ZA CZECHOSŁOWACJĘ:
Dr. V. Girsá

ZA ZWIĄZEK SOCJALISTYCZNYCH REPUBLIK RAD:
Kociubinsky

ZA WENEZUELĘ:

ZA JUGOSŁAWJĘ:
Ivo de Giulli

PROTOKÓŁ DODATKOWY.

Ad Artykuł 2.

Wysokie Umawiające się Strony zastrzegają sobie prawo oświadczenia w chwili ratyfikacji lub przystąpienia, że ustęp pierwszy artykułu 2 niniejszej konwencji nie będzie miał zastosowania do międzynarodowych przewozów powietrznych, dokonywanych bezpośrednio przez Państwo, jego kolonie, protektoraty, terytorja mandatowe lub wszelkie inne terytorja podległe jego suwerenności, suzerenności lub władzy.

ZA NIEMCY:
R. Richter
Dr. A. Wegerdt
Dr. E. Albrecht
Dr. iur. Otto Riese

ZA AUSTRJĘ:

Strobele
Reinoehl

ZA BELGJĘ:
Bernard de l'Escaille

ZA STANY ZJEDNOCZONE BRAZYLJI:
Alcibiades Peçanha

ZA BUŁGARJĘ:

ZA CHINY:

ZA DANJĘ:
L. Ingerslev
Knud Gregersen

ZA EGIPT:

ZA HISZPANJĘ:
Silvio Fernandez Vallin

ZA ESTONJĘ:

ZA FINLANDJĘ:

ZA FRANCJĘ:
Pierre Étienne Flandin
G. Ripert

ZA WIELKĄ BRYTANJĘ I IRLANDJĘ PÓŁNOCNĄ:
A. H. Dennis
Orme Clarke
R. L. Megarry

ZA ZWIĄZEK PAŃSTW AUSTRALIJSKICH:
A. H. Dennis
Orme Clarke
R. L. Megarry

ZA ZWIĄZEK POŁUDNIOWO AFRYKAŃSKI:
A. H. Dennis
Orme Clarke
R. L. Megarry

ZA REPUBLIKĘ GRECKĄ:
G. C. Lagoudakis

ZA WĘGRY:

ZA WŁOCHY:
A. Giannini

ZA JAPONJĘ:
Kazuo Nishikawa

ZA ŁOTWĘ:
M. Nukša

ZA LUKSEMBURG:
E. Arendt

ZA MEKSYK:

ZA NORWEGJĘ:
N. Ch. Ditleff

ZA HOLANDJĘ:
W. B. Engelbrecht

ZA POLSKĘ:
August Zaleski
Alfons Kühn

ZA RUMUNJĘ:
G. Cretziano

ZA SZWECJĘ:

ZA SZWAJCARJĘ:
Edm. Pittard
Dr. F. Hess

ZA CZECHOSŁOWACJĘ:
Dr. V. Girsá

ZA ZWIĄZEK SOCJALISTYCZNYCH REPUBLIK RAD:
Kociubinsky

ZA WENEZUELĘ:

ZA JUGOSŁAWJĘ:
Ivo de Giulli

Zaznajomiwszy się z powyższą konwencją uznaliśmy ją i uznajemy za słuszną zarówno w całości jak i każde z postanowień w niej zawartych; oświadczamy, że jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona i przyrzekamy, że będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydaliśmy Akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej.

W Warszawie, dnia 22 marca 1932 r.