

KONWENCJA

o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego sporządzona w Montrealu dnia 28 maja 1999 r.

**W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej
PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
podaje do powszechnej wiadomości:**

W dniu 28 maja 1999 r. została sporządzona w Montrealu Konwencja o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, w następującym brzmieniu:

Przekład

KONWENCJA

o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego

Państwa będące stronami niniejszej konwencji,

UZNAJĄC znaczny wkład Konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 r., zwanej dalej "konwencją warszawską", oraz innych związanych z nią dokumentów w harmonizację prywatnego prawa międzynarodowego,

UZNAJĄC potrzebę unowocześnienia i skonsolidowania konwencji warszawskiej i związanych z nią dokumentów,

UZNAJĄC znaczenie zapewnienia ochrony interesów konsumentów w międzynarodowym przewozie lotniczym oraz potrzebę sprawiedliwego odszkodowania na zasadzie wyrównania szkody,

POTWIERDZAJĄC dążenie do prawidłowego rozwoju działalności międzynarodowego transportu lotniczego i niezakłóconego przewozu pasażerów, bagażu i towarów zgodnie z zasadami i celami Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.,

BĘDĄC PRZEKONANE, że wspólne działanie państw w celu dalszego zharmonizowania i skodyfikowania niektórych prawideł rządzących międzynarodowym przewozem lotniczym w

postaci nowej konwencji jest najbardziej odpowiednim środkiem osiągnięcia sprawiedliwej równowagi interesów,
uzgodniły, co następuje:

Rozdział I. Ogólne postanowienia

Artykuł 1. Zakres stosowania

1. Konwencja niniejsza ma zastosowanie do każdego przewozu międzynarodowego osób, bagażu lub towarów wykonywanego statkiem powietrznym za wynagrodzeniem. Ma ona również zastosowanie do przewozu bezpłatnego wykonywanego statkiem powietrznym przez przedsiębiorstwo transportu lotniczego.

2. Za "przewóz międzynarodowy" w rozumieniu niniejszej konwencji uważa się każdy przewóz, w którym, zgodnie z umową stron, miejsce rozpoczęcia i miejsce przeznaczenia, niezależnie od tego, czy będzie miała miejsce przerwa w przewozie lub zmiana statku powietrznego czy nie, są położone bądź na terytorium dwóch państw stron, bądź na terytorium jednego tylko państwa strony, jeżeli w umowie przewidziano lądowanie na terytorium innego państwa nawet niebędącego państwem stroną. Przewóz bez takiego lądowania między dwoma punktami położonymi na terytorium jednego tylko państwa strony nie jest uważany za przewóz międzynarodowy w rozumieniu niniejszej konwencji.

3. Przewóz, który ma być wykonany przez dwóch lub więcej kolejnych przewoźników, uważa się przy stosowaniu niniejszej konwencji za jeden przewóz, jeżeli uważany był przez strony za jedną czynność, niezależnie od tego, czy został umówiony w formie jednej umowy czy też szeregu umów, i nie traci charakteru międzynarodowego przez to, że jedna umowa lub szereg umów mają podlegać wykonaniu w całości w granicach terytorium tego samego państwa.

4. Konwencja niniejsza ma również zastosowanie do przewozu określonego w rozdziale V, z zachowaniem postanowień w nim zawartych.

Artykuł 2. Przewóz wykonywany przez państwo i przewóz przesyłek pocztowych

1. Konwencja niniejsza ma zastosowanie do przewozu wykonywanego przez państwo lub przez osoby prawne prawa publicznego, jeżeli spełnia on warunki określone w artykule 1.

2. Przy przewozie przesyłek pocztowych przewoźnik ponosi odpowiedzialność jedynie wobec zarządu pocztowego według zasad mających zastosowanie w stosunkach między przewoźnikami a zarządami pocztowymi.

3. Postanowienia konwencji niniejszej, z wyjątkiem postanowienia ustępu 2 niniejszego artykułu, nie mają zastosowania do przewozu przesyłek pocztowych.

Rozdział II. Dokumenty i obowiązki stron dotyczące przewozu pasażerów, bagażu i towarów

Artykuł 3. Pasażerowie i bagaż

1. Przy przewozie pasażerów należy wystawić indywidualny lub zbiorowy dokument przewozowy zawierający:

- a) oznaczenie miejsc rozpoczęcia i przeznaczenia przewozu,
- b) jeżeli miejsca rozpoczęcia i przeznaczenia są położone na terytorium jednego państwa strony, a jedno lub więcej umówionych miejsc lądowania znajduje się na terytorium innego państwa, oznaczenie przynajmniej jednego takiego miejsca lądowania.

2. Zamiast wystawienia dokumentu, o którym mowa w ustępie 1, można użyć każdego innego sposobu zabezpieczenia informacji określonych w tymże ustępie. W razie użycia takiego innego sposobu przewoźnik powinien zaoferować wydanie pasażerowi pisemnego potwierdzenia treści informacji tak zabezpieczonych.

3. Przewoźnik powinien wydać pasażerowi kupon identyfikacyjny na każdą sztukę zarejestrowanego bagażu.

4. Pasażer powinien otrzymać pisemną informację o tym, że jeżeli niniejsza konwencja ma zastosowanie, normuje ona i może ograniczyć odpowiedzialność przewoźników w razie śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia i w razie zniszczenia, zaginięcia lub uszkodzenia bagażu oraz w razie opóźnienia.

5. Niewypełnienie postanowień ustępów poprzedzających nie narusza ani istnienia, ani ważności umowy przewozu, która niemniej jednak będzie podlegać zasadom niniejszej konwencji, łącznie z zasadami dotyczącymi ograniczenia odpowiedzialności.

Artykuł 4. Towary

1. Przy przewozie towarów należy wystawić lotniczy list przewozowy.

2. Zamiast wystawienia lotniczego listu przewozowego można użyć każdego innego sposobu zabezpieczenia informacji dotyczących zamierzonego przewozu. W razie użycia takiego innego sposobu przewoźnik powinien, jeżeli zażąda tego nadawca, wydać nadawcy poświadczenie przyjęcia towaru pozwalające na ustalenie tożsamości przesyłki i dostęp do informacji zabezpieczonych w taki inny sposób.

Artykuł 5. Treść lotniczego listu przewozowego i poświadczenia przyjęcia towaru

Lotniczy list przewozowy lub potwierdzenie przyjęcia towaru powinny zawierać:

- a) oznaczenie miejsc rozpoczęcia i przeznaczenia przewozu,
- b) jeżeli miejsca rozpoczęcia i przeznaczenia znajdują się na terytorium jednego państwa strony, a jedno lub więcej umówionych miejsc lądowania znajduje się na terytorium innego państwa, oznaczenie przynajmniej jednego takiego miejsca lądowania oraz
- c) oznaczenie wagi przesyłki.

Artykuł 6.
Dokument dotyczący rodzaju towaru

Nadawca może być zobowiązany do wystawienia dokumentu wskazującego na rodzaj towaru, jeżeli jest to potrzebne w celu wypełnienia formalności celnych, policyjnych i podobnych innych wymaganych przez władze publiczne. Postanowienie to nie stwarza dla przewoźnika żadnych wynikających stąd powinności, zobowiązań ani odpowiedzialności.

Artykuł 7.
Opis lotniczego listu przewozowego

1. Lotniczy list przewozowy sporządza nadawca w trzech oryginalnych egzemplarzach.
2. Pierwszy egzemplarz oznacza się uwagą "dla przewoźnika"; podpisuje go nadawca. Drugi egzemplarz oznacza się uwagą "dla odbiorcy"; podpisują go nadawca i przewoźnik. Trzeci egzemplarz podpisuje przewoźnik i przekazuje go nadawcy po przyjęciu towaru.
3. Podpis przewoźnika, jak również nadawcy, może być wydrukowany lub zastąpiony pieczęcią.
4. Jeżeli na żądanie nadawcy przewoźnik sporządza lotniczy list przewozowy, przewoźnika uważa się, do chwili przedstawienia dowodu przeciwnego, za działającego w imieniu nadawcy.

Artykuł 8.
Dokumenty dotyczące więcej niż jednego pakunku

W przypadku więcej niż jednego pakunku:

- a) przewoźnik towaru ma prawo żądać od nadawcy wystawienia oddzielnych lotniczych listów przewozowych,
- b) nadawca ma prawo żądać od przewoźnika wystawienia odrębnych poświadczeń przyjęcia towaru, jeżeli użyto innych sposobów przewidzianych w ustępie 2 artykułu 4.

Artykuł 9.
Niespełnienie wymagań dotyczących dokumentów

Niewypełnienie postanowień artykułów 4 do 8 nie narusza ani istnienia, ani ważności umowy przewozu, która niemniej jednak będzie podlegać zasadom niniejszej konwencji, łącznie z zasadami dotyczącymi ograniczenia odpowiedzialności.

Artykuł 10.
Odpowiedzialność za dane zawarte w dokumentach

1. Nadawca jest odpowiedzialny za prawidłowość danych i deklaracji dotyczących towaru, zamieszczonych przez niego lub w jego imieniu w lotniczym liście przewozowym albo podanych przez niego lub w jego imieniu przewoźnikowi do wpisania w poświadczeniu przyjęcia towaru lub w informacjach zabezpieczonych przy użyciu innych sposobów przewidzianych w ustępie 2 artykułu 4. Postanowienia te stosuje się także w przypadku, gdy osoba działająca w imieniu nadawcy jest również agentem przewoźnika.

2. Nadawca ponosi odpowiedzialność za wszelką szkodę poniesioną przez przewoźnika lub przez jakąkolwiek inną osobę, wobec której odpowiedzialny jest przewoźnik, z powodu nieprawidłowości, niedokładności lub niekompletności danych i deklaracji podanych przez

nadawcę lub w jego imieniu.

3. Z zastrzeżeniem postanowień ustępów 1 i 2 niniejszego artykułu przewoźnik ponosi odpowiedzialność za wszelką szkodę poniesioną przez nadawcę lub przez jakąkolwiek inną osobę, wobec której odpowiedzialny jest nadawca, z powodu nieprawidłowości, niedokładności lub niekompletności danych i deklaracji zamieszczonych przez przewoźnika lub w jego imieniu w poświadczeniu przyjęcia towarów lub w danych zabezpieczonych przy użyciu innych sposobów, o których mowa w ustępie 2 artykułu 4.

Artykuł 11.

Moc dowodowa dokumentów

1. Lotniczy list przewozowy lub poświadczenie przyjęcia towarów stanowi, do czasu przedstawienia dowodu przeciwnego, dowód zawarcia umowy, przyjęcia towaru oraz wymienionych w nim warunków przewozu.

2. Dane lotniczego listu przewozowego lub poświadczenia przyjęcia towarów dotyczące wagi, rozmiarów i opakowania towarów oraz liczby pakunków stanowią, do czasu przedstawienia dowodu przeciwnego, dowód podanych w nich faktów; dane dotyczące ilości, objętości i stanu towarów stanowią dowód przeciwko przewoźnikowi tylko o tyle, o ile ich sprawdzenie zostało dokonane przez niego w obecności nadawcy i stwierdzone w lotniczym liście przewozowym lub potwierdzeniu przyjęcia towarów, albo o ile dotyczy zewnętrznego stanu towaru.

Artykuł 12.

Prawo dysponowania towarem

1. Nadawca ma prawo, pod warunkiem wypełnienia wszystkich swoich obowiązków wynikających z umowy przewozu, dysponować towarem, bądź wycofując go w porcie lotniczym odlotu lub przeznaczenia, bądź zatrzymując go w miejscu lądowania pośredniego, bądź polecając jego wydanie w miejscu przeznaczenia lub w miejscu lądowania pośredniego osobie innej niż pierwotnie wyznaczony odbiorca, bądź żądając jego zawrócenia do portu lotniczego odlotu. Nadawca nie może korzystać z tego prawa w sposób przynoszący szkodę przewoźnikowi lub innym nadawcom i zobowiązany jest zwrócić wszystkie koszty wynikające z wykonania tego prawa.

2. Jeżeli wykonanie dyspozycji nadawcy jest niemożliwe, przewoźnik obowiązany jest natychmiast zawiadomić o tym nadawcę.

3. Jeżeli przewoźnik wykonuje dyspozycje nadawcy, nie żądając okazania egzemplarza lotniczego listu przewozowego lub potwierdzenia przyjęcia towaru, który był doręczony nadawcy, przewoźnik jest odpowiedzialny, z zachowaniem roszczenia zwrotnego do nadawcy, za wszelkie szkody, jakie mogą stąd wynikać dla tego, kto jest w prawnym posiadaniu tego egzemplarza lotniczego listu przewozowego lub poświadczenia przyjęcia towaru.

4. Prawo nadawcy wygasa z chwilą powstania prawa odbiorcy zgodnie z artykułem 13. Jeżeli jednak odbiorca uchyla się od przyjęcia towaru albo jeżeli nie można się z nim skomunikować, nadawca odzyskuje prawo dysponowania.

Artykuł 13.

Wydanie towaru

1. Z wyjątkiem przypadków, gdy nadawca wykonał prawo przysługujące mu według artykułu 12, odbiorca ma prawo, z chwilą nadejścia towaru do miejsca przeznaczenia, żądać od przewoźnika wydania mu towaru po zapłaceniu należnych kwot i wypełnieniu warunków przewozu.

2. Jeżeli nie umówiono się inaczej, przewoźnik obowiązany jest powiadomić odbiorcę z chwilą nadejścia towaru.

3. Jeżeli zaginięcie towaru zostało przyznane przez przewoźnika lub jeżeli towar nie przybył po upływie siedmiu dni od dnia, w którym powinien być przybyć, odbiorca może dochodzić w stosunku do przewoźnika praw wynikających z umowy przewozu.

Artykuł 14.

Dochodzenie praw nadawcy i odbiorcy

Nadawca i odbiorca, każdy w swoim własnym imieniu, mogą dochodzić wszelkich praw przyznanych im odpowiednio w artykułach 12 i 13 niezależnie od tego, czy działają w interesie własnym, czy w interesie innej osoby, pod warunkiem wypełnienia obowiązków nałożonych przez umowę przewozu.

Artykuł 15.

Stosunki między nadawcą i odbiorcą oraz między trzecimi stronami

1. Artykuły 12, 13 i 14 w niczym nie przesądzają ani wzajemnych stosunków między nadawcą i odbiorcą, ani wzajemnych stosunków trzecich stron, których prawa pochodzą bądź od nadawcy, bądź od odbiorcy.

2. Wszelkie warunki odbiegające od postanowień artykułów 12, 13 i 14 powinny być zapisane w lotniczym liście przewozowym lub w poświadczeniu przyjęcia towaru.

Artykuł 16.

Formalności celne, policyjne i innych władz publicznych

1. Nadawca powinien dostarczyć informacje i dokumenty, które są potrzebne przed wydaniem towaru odbiorcy do wypełnienia formalności celnych, policyjnych i wymaganych przez inne władze publiczne. Nadawca jest odpowiedzialny w stosunku do przewoźnika za wszelkie szkody, które mogłyby wynikać z braku, niewystarczalności lub nieprawidłowości takich informacji lub dokumentów, chyba że szkoda została spowodowana z winy przewoźnika lub osób za niego działających.

2. Przewoźnik nie jest obowiązany badać, czy takie informacje i dokumenty są prawidłowe lub wystarczające.

Rozdział III. Odpowiedzialność przewoźnika i zakres wyrównania szkód

Artykuł 17.

Śmierć, uszkodzenie ciała i rozstrój zdrowia pasażera oraz szkody dotyczące bagażu

1. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą w razie śmierci albo

uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia pasażera, jeżeli tylko wydarzenie, które spowodowało śmierć, uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia, miało miejsce na pokładzie statku powietrznego lub podczas wszelkich czynności związanych z wsiadaniem lub wysiadaniem.

2. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą w razie zniszczenia, zaginięcia lub uszkodzenia bagażu zarejestrowanego, jeżeli tylko wydarzenie, które spowodowało zniszczenie, zaginięcie lub uszkodzenie, miało miejsce na pokładzie statku powietrznego lub w czasie, gdy zarejestrowany bagaż pozostawał pod opieką przewoźnika. Jednakże przewoźnik nie jest odpowiedzialny w przypadku i w zakresie, w jakim szkoda wynikła z naturalnych właściwości, jakości lub wad własnych bagażu. W przypadku bagażu niezarejestrowanego, łącznie z przedmiotami osobistymi, przewoźnik ponosi odpowiedzialność, jeżeli szkoda powstała z jego winy albo z winy osób za niego działających.

3. Jeżeli zaginięcie zarejestrowanego bagażu zostało przyznane przez przewoźnika albo zarejestrowany bagaż nie przybył z upływem dwudziestu jeden dni od dnia, w którym powinien przybyć, pasażer może dochodzić swoich praw wynikających z umowy przewozu.

4. Używane w niniejszej konwencji słowo "bagaż" oznacza, o ile nie postanowiono inaczej, zarówno bagaż zarejestrowany, jak i bagaż niezarejestrowany.

Artykuł 18. Szkody dotyczące towaru

1. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą w razie zniszczenia, zaginięcia lub uszkodzenia towaru, jeżeli tylko wydarzenie, które spowodowało taką szkodę, miało miejsce w czasie przewozu lotniczego.

2. Jednakże przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności w przypadku i w zakresie, w jakim udowodni, że zniszczenie, zaginięcie lub uszkodzenie towaru zostało spowodowane przez jedną lub więcej spośród następujących okoliczności:

- a) naturalne właściwości, jakość lub wada własna towaru,
- b) wadliwe opakowanie towaru wykonane przez osobę inną niż przewoźnik lub osoby za niego działające,
- c) działania wojenne lub konflikt zbrojny,
- d) działanie władz publicznych związane z wwozem, wywozem lub tranzytem towaru.

3. Przewóz lotniczy w rozumieniu ustępu 1 niniejszego artykułu obejmuje okres, w którym towar znajduje się pod opieką przewoźnika.

4. Okres przewozu lotniczego nie obejmuje przewozu lądowego, morskiego lub wodami śródlądowymi, wykonywanego poza portem lotniczym. Jeżeli jednak taki przewóz jest wykonywany w wypełnieniu umowy przewozu lotniczego w celu załadunku, dostawy lub przeładunku, istnieje domniemanie, z dopuszczeniem dowodu przeciwnego, że wszelka szkoda powstała ze zdarzenia, które miało miejsce w czasie przewozu lotniczego. Jeżeli przewoźnik bez zgody nadawcy zastępuje w całości lub części przewóz, który zgodnie z umową stron miał być wykonywany jako przewóz lotniczy, przewozem wykonywanym innym środkiem transportu, taki przewóz innym środkiem transportu uważa się za odbywający się w czasie przewozu lotniczego.

Artykuł 19. Opóźnienie

Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę spowodowaną opóźnieniem w przewozie pasażerów, bagażu lub towarów. Jednakże przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za szkodę

spowodowaną opóźnieniem, jeżeli udowodnił, że on sam i osoby za niego działające podjęli wszelkie środki, jakich można było oczekiwać, w celu uniknięcia szkody, albo że podjęcie takich środków było dla nich niemożliwe.

Artykuł 20. Uwolnienie od odpowiedzialności

Jeżeli przewoźnik udowodnił, że szkodę spowodowało lub przyczyniło się do niej niedbalstwo albo inne niewłaściwe działanie lub zaniechanie osoby dochodzącej odszkodowania lub osoby, od której wywodzi ona swe prawa, przewoźnik jest zwolniony od odpowiedzialności wobec tej osoby w całości lub w części w zakresie, w jakim takie niedbalstwo albo inne niewłaściwe działanie lub zaniechanie spowodowało szkodę lub przyczyniło się do niej. Jeżeli odszkodowania z powodu śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia pasażera dochodzi osoba inna niż pasażer, przewoźnik jest tak samo zwolniony od odpowiedzialności w całości lub części w zakresie, w jakim udowodnił, że szkodę spowodowało lub przyczyniło się do niej niedbalstwo albo inne niewłaściwe działanie lub zaniechanie pasażera. Artykuł ten stosuje się do wszystkich postanowień konwencji dotyczących odpowiedzialności, łącznie z ustępem 1 artykułu 21.

Artykuł 21. Odszkodowanie w razie śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia pasażera

1. Przewoźnik nie może wyłączyć ani ograniczyć swojej odpowiedzialności za szkody przewidziane w ustępie 1 artykułu 17, a nieprzewyższające 100 000 Specjalnych Praw Ciągnięcia na każdego pasażera.

2. W zakresie, w jakim szkody przewidziane w ustępie 1 artykułu 17 przewyższają 100 000 Specjalnych Praw Ciągnięcia na każdego pasażera, przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności, jeżeli udowodni, że:

- a) szkody takiej nie spowodowało niedbalstwo albo inne niewłaściwe działanie lub zaniechanie przewoźnika albo osób za niego działających, albo
- b) szkoda taka została spowodowana wyłącznie niedbalstwem albo innym niewłaściwym działaniem lub zaniechaniem osoby trzeciej.

Artykuł 22. Ograniczenia odpowiedzialności dotyczącej opóźnień, bagażu i towaru

1. W przypadku szkody spowodowanej wskutek opóźnienia w przewozie pasażerów, określonej w artykule 19, odpowiedzialność przewoźnika w stosunku do każdego pasażera jest ograniczona do 4 150 Specjalnych Praw Ciągnięcia.

2. Przy przewozie bagażu odpowiedzialność przewoźnika w razie zniszczenia, zagubienia, uszkodzenia lub opóźnienia jest ograniczona do 1 000 Specjalnych Praw Ciągnięcia na każdego pasażera, z wyjątkiem przypadku, gdy pasażer w czasie oddawania zarejestrowanego bagażu przewoźnikowi złożył specjalną deklarację interesu w dostawie i uiścił dodatkową opłatę, jeżeli jest ona wymagana. W takim przypadku przewoźnik jest obowiązany zapłacić kwotę nieprzewyższającą kwoty zadeklarowanej, chyba że udowodnił, że ta ostatnia przewyższa rzeczywisty interes pasażera w dostawie.

3. Przy przewozie towarów odpowiedzialność przewoźnika w razie zniszczenia, zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia jest ograniczona do kwoty 17 Specjalnych Praw Ciągnięcia za kilogram, z wyjątkiem przypadku, gdy nadawca w czasie oddawania towaru przewoźnikowi

złożył specjalną deklarację interesu w dostawie i uiścił dodatkową opłatę, jeżeli jest ona wymagana. W takim przypadku przewoźnik obowiązany jest zapłacić kwotę nieprzewyższającą kwoty zadeklarowanej, chyba że udowodnił, że ta ostatnia przewyższa rzeczywisty interes nadawcy w dostawie.,

4. W razie zniszczenia, zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia części towaru lub jakiegokolwiek przedmiotu stanowiącego jego część, za podstawę do określenia kwoty ograniczającej odpowiedzialność przewoźnika przyjmuje się tylko całkowitą wagę pakunku lub pakunków, których szkoda dotyczy. Jeżeli jednak zniszczenie, zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie części towaru albo przedmiotu stanowiącego jego część ma wpływ na wartość innych pakunków objętych tym samym lotniczym listem przewozowym lub poświadczeniem nadania towaru albo - w razie ich niewystawienia - tym samym zapisem zabezpieczonym innym sposobem przewidzianym w ustępie 2 artykułu 4, całkowitą wagę takich pakunków bierze się również pod uwagę przy określaniu ograniczenia odpowiedzialności.

5. Postanowień ustępów 1 i 2 niniejszego artykułu nie stosuje się, jeżeli udowodniono, że szkoda została spowodowana przez działanie lub zaniechanie przewoźnika lub osób za niego działających, dokonane z zamiarem wyrządzenia szkody lub przez nierozwagę i ze świadomością prawdopodobieństwa powstania szkody, przy czym w przypadku działania lub zaniechania osób działających za przewoźnika musi być także udowodnione, że działały w zakresie powierzonych im funkcji.

6. Ograniczenia przewidziane w artykule 21 i w niniejszym artykule nie stoją na przeszkodzie dodatkowemu zasądzeniu przez sąd, zgodnie z jego własnym prawem, kosztów sądowych i innych kosztów procesu poniesionych przez powoda, łącznie z odsetkami. Postanowienia tego nie stosuje się, jeżeli kwota zasądzonego odszkodowania, z wyłączeniem kosztów sądowych i innych kosztów procesu, nie przekracza kwoty, jaką przewoźnik zaoferował powodowi na piśmie w okresie sześciu miesięcy od daty zdarzenia, które spowodowało szkodę albo przed wszczęciem postępowania sądowego, jeżeli nastąpiło później.

Artykuł 23.

Przeliczenie jednostek monetarnych

1. Kwoty wyrażone w niniejszej konwencji w Specjalnych Prawach Ciągnięcia odnoszą się do Specjalnych Praw Ciągnięcia określonych przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy. Przeliczenia tych kwot na krajowe jednostki monetarne w sprawach rozpatrywanych przez sądy należy dokonywać według wartości tych jednostek monetarnych w Specjalnych Prawach Ciągnięcia w dniu wydania wyroku. Wartość krajowej jednostki monetarnej państwa strony będącego członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego w Specjalnych Prawach Ciągnięcia oblicza się według metody przeliczania waluty stosowanej przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy dla jego operacji i transakcji w dniu wydania wyroku. Wartość krajowej jednostki monetarnej państwa strony niebędącego członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego w Specjalnych Prawach Ciągnięcia oblicza się w sposób określony przez to państwo.

2. Jednakże państwa strony niebędące członkami Międzynarodowego Funduszu Walutowego, których prawo nie pozwala na zastosowanie postanowień ustępu 1, mogą w czasie ratyfikacji lub przystąpienia albo w każdym późniejszym czasie oświadczyć, że w sprawach rozpatrywanych przez sądy na jego terytorium ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika określone w artykule 21 ustala się w kwocie 1 500 000 jednostek monetarnych na każdego pasażera; 62 500 jednostek monetarnych na każdego pasażera w przypadku określonym w ustępie 1 artykułu 22; 15 000 jednostek monetarnych na każdego pasażera w przypadku

określonym w ustępie 2 artykułu 22; oraz 250 jednostek monetarnych za kilogram w przypadku określonym w ustępie 3 artykułu 22. Każda taka jednostka monetarna odpowiada wartości sześćdziesięciu pięciu i pół miligrama złota dziewięćsetnej próby. Przeliczenie tych kwot na krajową jednostkę walutową jest dokonywane zgodnie z prawem zainteresowanego państwa.

3. Obliczenie przewidziane w ostatnim zdaniu ustępu 1 niniejszego artykułu oraz przeliczenie przewidziane w ustępie 2 tegoż artykułu jest dokonywane w taki sposób, aby wyrazić w jednostkach monetarnych państwa strony w miarę możliwości taką samą rzeczywistą wartość kwot określonych w artykułach 21 i 22, jaka wynikałaby z zastosowania pierwszych trzech zdań ustępu 1 niniejszego artykułu. Państwa strony przy składaniu dokumentów ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia niniejszej konwencji lub przystąpienia do niej podają do wiadomości depozytariusza sposób obliczania przewidzianego w ustępie 1 niniejszego artykułu albo wynik przeliczania przewidzianego w ustępie 2 tegoż artykułu, zależnie od przypadku, oraz zmiany w tym zakresie, gdy tylko mają miejsce.

Artykuł 24. Rewizja ograniczeń

1. Z zachowaniem postanowień artykułu 25 niniejszej konwencji i z zastrzeżeniem ustępu 2 poniżej, ograniczenia odszkodowań przewidziane w artykułach 21, 22 i 23 są rewidowane przez depozytariusza co pięć lat, przy czym pierwsza rewizja nastąpi z końcem piątego roku po wejściu w życie niniejszej konwencji albo - gdyby konwencja nie weszła w życie w okresie pięciu lat od pierwszego dnia, w którym została otwarta do podpisania - w ciągu pierwszego roku od dnia jej wejścia w życie, przy zastosowaniu wskaźnika inflacji odpowiadającego stopie inflacji od poprzedniej rewizji lub za pierwszym razem od dnia wejścia konwencji w życie. Podstawą do określenia stopy inflacji w celu ustalenia wskaźnika inflacji jest średnia ważona wartość rocznych stóp wzrostu lub spadku indeksów cen konsumpcyjnych państw, których waluty wchodzą w skład Specjalnego Prawa Ciągnięcia, o którym mowa w ustępie 1 artykułu 23.

2. Jeżeli wynik rewizji, o której mowa w ustępie poprzedzającym, pokazuje wskaźnik inflacji wyższy niż 10 procent, depozytariusz notyfikuje państwom stronom rewizję ograniczeń odpowiedzialności. Każda taka rewizja zaczyna wywierać skutki po sześciu miesiącach od jej notyfikowania państwom stronom. Jeżeli w ciągu trzech miesięcy od jej notyfikowania państwom stronom większość państw stron zgłosi brak swojej zgody, rewizja nie zaczyna wywierać skutków, a depozytariusz przekazuje sprawę zgromadzeniu państw stron. Wejście w życie każdej rewizji jest niezwłocznie przez depozytariusza notyfikowane państwom stronom.

3. Niezależnie od ustępu 1 niniejszego artykułu, procedurę przewidzianą w ustępie 2 tego artykułu stosuje się w każdym czasie pod warunkiem, że jedna trzecia państw stron wyraża takie życzenie i pod warunkiem, że wskaźnik inflacji, o którym mowa w ustępie 1 przekroczył 30 procent od czasu poprzedniej rewizji albo od dnia wejścia w życie niniejszej konwencji, jeżeli wcześniejszej rewizji nie było. Następne rewizje przy zastosowaniu procedury opisanej w ustępie 1 niniejszego artykułu mają miejsce w odstępach pięcioletnich począwszy od końca piątego roku następującego po dniu rewizji dokonanej na podstawie niniejszego ustępu.

Artykuł 25. Postanowienia umowne dotyczące ograniczeń odpowiedzialności

Przewoźnik może umówić się, że w odniesieniu do umowy przewozu stosuje się ograniczenia odpowiedzialności wyższe od przewidzianych w niniejszej konwencji albo nie stosuje się żadnych ograniczeń odpowiedzialności.

Artykuł 26.
Nieważność postanowień umownych

Jakiegokolwiek postanowienie umowne zmierzające do uwolnienia przewoźnika od odpowiedzialności lub do ustalenia ograniczeń odpowiedzialności niższych od przewidzianych w niniejszej konwencji uważa się za nieistniejące i niemające skutków prawnych, jednak nieważność takiego postanowienia nie powoduje nieważności całej umowy, która nadal podlega postanowieniom niniejszej konwencji.

Artykuł 27.
Wolność umów

Nic w niniejszej konwencji nie zabrania przewoźnikowi odmówienia zawarcia umowy, zrzeczenia się środków obrony dopuszczalnych według tej konwencji lub ustanowienia warunków, które nie są sprzeczne z postanowieniami tej konwencji.

Artykuł 28.
Wyplata zaliczek

W razie wypadku lotniczego powodującego śmierć albo uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia pasażerów przewoźnik, jeżeli wymaga tego jego prawo krajowe, powinien bez zwłoki wypłacić zaliczkę osobie fizycznej lub osobom fizycznym, uprawnionym do dochodzenia odszkodowania, w celu zaspokojenia pilnych potrzeb ekonomicznych tych osób. Wyplata takich zaliczek nie stanowi uznania odpowiedzialności, mogą też one być potrącone z kwot wypłacanych przez przewoźnika z tytułu odszkodowania.

Artykuł 29.
Podstawa roszczeń

Przy przewozie pasażerów, bagażu i towarów wszelkie dochodzenie roszczeń odszkodowawczych z jakiegokolwiek tytułu, na podstawie niniejszej konwencji, z tytułu umowy, z tytułu czynu niedozwolonego, czy też na jakiegokolwiek innej podstawie, może mieć miejsce tylko na warunkach i w granicach odpowiedzialności określonych w tej konwencji, co nie przesądza określenia osób mających prawo do wniesienia powództwa ani uprawnień każdej z nich. W przypadku wszelkich takich roszczeń nie należą się odszkodowania o charakterze karnym, nawiązki ani inne niepolegające na naprawieniu rzeczywistej szkody.

Artykuł 30.
Osoby działające za przewoźnika i łączna wysokość roszczeń

1. W razie dochodzenia roszczeń przeciwko osobie działającej za przewoźnika, w następstwie szkody przewidzianej w niniejszej konwencji, osoba taka, o ile udowodni, że działała w wykonaniu powierzonych jej funkcji, może powoływać się na warunki i ograniczenia odpowiedzialności, na które zgodnie z tą konwencją może się powoływać przewoźnik.

2. Łączna kwota odszkodowania, którą w takim przypadku można uzyskać od przewoźnika i osób za niego działających, nie może przekroczyć wspomnianych ograniczeń.

3. Z wyjątkiem przypadku przewozu towarów, postanowień ustępów 1 i 2 niniejszego artykułu nie stosuje się, o ile zostało udowodnione, że szkoda powstała w wyniku działania lub

zaniechania osoby działającej za przewoźnika, dokonanego z zamiarem wyrządzenia szkody lub przez nierozwagę i ze świadomością prawdopodobieństwa powstania szkody.

Artykuł 31. Terminy na zgłoszenie szkody

1. Przyjęcie zarejestrowanego bagażu lub towaru bez zastrzeżenia przez osobę uprawnioną do odbioru stanowi domniemanie, z dopuszczeniem dowodu przeciwnego, że bagaż i towar zostały dostarczone w dobrym stanie i zgodnie z dokumentem przewozowym lub z zapisem zabezpieczonym w inny sposób przewidziany w ustępie 2 artykułu 3 i ustępie 2 artykułu 4.

2. Osoba uprawniona do odbioru powinna w razie uszkodzenia zgłosić przewoźnikowi zastrzeżenie natychmiast po jego wykryciu i nie później niż w ciągu siedmiu dni od dnia odbioru w przypadku zarejestrowanego bagażu i czternastu dni od dnia odbioru w przypadku towarów. W razie opóźnienia zastrzeżenie należy zgłosić nie później niż w ciągu dwudziestu jeden dni od dnia, w którym bagaż lub towar został oddany do dyspozycji tej osoby.

3. Każde zastrzeżenie powinno być dokonane pisemnie i doręczone lub wysłane w odpowiednim wymienionym wyżej terminie.

4. Jeżeli nie wniesiono zastrzeżeń w wyżej wymienionych terminach, żadne postępowanie nie może być podjęte przeciwko przewoźnikowi z wyjątkiem przypadku oszustwa z jego strony.

Artykuł 32. Śmierć osoby odpowiedzialnej

W razie zgonu osoby odpowiedzialnej można dochodzić roszczeń odszkodowawczych zgodnie z postanowieniami niniejszej konwencji w stosunku do jej następców prawnych.

Artykuł 33. Właściwość sądów

1. Powództwo w sprawie odszkodowania należy wnieść, według wyboru powoda, na terytorium jednego z państw stron bądź do sądu miejsca zamieszkania przewoźnika lub głównej siedziby jego przedsiębiorstwa albo miejsca, gdzie posiada on placówkę, za pośrednictwem której została zawarta umowa, bądź do sądu miejsca przeznaczenia przewozu.

2. W odniesieniu do szkody spowodowanej przez śmierć albo uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia pasażera powództwo można wnieść do jednego z sądów określonych w ustępie 1 niniejszego artykułu albo na terytorium jednego z państw stron, w którym w czasie wypadku pasażer miał główne i stałe miejsce zamieszkania i do którego lub z którego przewoźnik wykonuje loty bądź własnymi statkami powietrznymi, bądź zgodnie z umową handlową statkami powietrznymi innego przewoźnika, a w którym przewoźnik prowadzi działalność w zakresie przewozu lotniczego pasażerów, korzystając z pomieszczeń wynajmowanych lub posiadanych przez niego lub przez innego przewoźnika, z którym ma umowę handlową.

3. W rozumieniu ustępu 2:

- a) "umowa handlowa" oznacza umowę inną niż umowa agencyjna, zawartą między przewoźnikami i dotyczącą ich wspólnych usług przewozu lotniczego pasażerów,
- b) "główne lub stałe miejsce zamieszkania" oznacza jedno określone i stałe miejsce pobytu pasażera w czasie wypadku. Obywatelstwo pasażera nie stanowi przy tym czynnika decydującego.

4. Procedura podlega prawu sądu, do którego wniesiono sprawę.

Artykuł 34. Arbitraż

1. Z zachowaniem postanowień niniejszego artykułu strony umowy przewozu towarów mogą ustalić w umowie, że każdy spór dotyczący odpowiedzialności przewoźnika przewidzianej w niniejszej konwencji będzie rozstrzygnięty w drodze arbitrażu. Takie ustalenie powinno być dokonane na piśmie.

2. Postępowanie arbitrażowe toczy się według wyboru powoda w jednym z miejsc objętych właściwością sądów przewidzianą w artykule 33.

3. Arbitr lub sąd arbitrażowy stosować będzie postanowienia niniejszej konwencji.

4. Postanowienia ustępów 2 i 3 niniejszego artykułu uważać się będzie za stanowiące część każdej klauzuli arbitrażowej lub porozumienia arbitrażowego, a wszelkie warunki takiej klauzuli lub porozumienia niezgodne z tymi postanowieniami uważane będą za nieistniejące i niemające skutków prawnych.

Artykuł 35. Termin wygaśnięcia roszczeń

1. Prawo dochodzenia odszkodowania wygasa, jeżeli powództwo nie zostało wniesione w okresie dwóch lat, licząc od dnia przybycia do miejsca przeznaczenia lub od dnia, w którym statek powietrzny powinien był przybyć, albo od dnia, w którym przewóz został zatrzymany.

2. Sposób liczenia tego okresu określa się według prawa sądu, do którego wniesiono sprawę.

Artykuł 36. Kolejni przewoźnicy

1. W przypadku przewozu, który ma być wykonywany przez różnych kolejnych przewoźników, a odpowiada warunkom określonym w ustępie 3 artykułu 1, każdy przewoźnik przyjmujący pasażerów, bagaż lub towary podlega zasadom ustanowionym w niniejszej konwencji i jest uważany za jedną ze stron umowy przewozu w zakresie, w jakim umowa odnosi się do części przewozu wykonywanej pod jego kontrolą.

2. W przypadku takiego przewozu pasażer i każda osoba uprawniona do odszkodowania dotyczącego pasażera może skierować powództwo tylko przeciwko przewoźnikowi, który wykonywał przewóz, podczas którego miał miejsce wypadek lub nastąpiło opóźnienie, chyba że na podstawie wyraźnego postanowienia umowy pierwszy przewoźnik wziął na siebie odpowiedzialność za cały przewóz.

3. W odniesieniu do bagażu i towarów pasażer lub nadawca może wnieść powództwo przeciwko pierwszemu przewoźnikowi, a pasażer i odbiorca uprawniony do odbioru może wnieść powództwo przeciwko ostatniemu przewoźnikowi, zaś każdy z nich może ponadto wnieść powództwo przeciwko przewoźnikowi, który wykonywał przewóz, podczas którego miało miejsce zniszczenie, zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie. Przewoźnicy ci odpowiadają solidarnie w stosunku do pasażera, nadawcy lub odbiorcy.

Artykuł 37.
Roszczenie zwrotne

Niniejsza konwencja w niczym nie przesądza kwestii, czy osobie ponoszącej odpowiedzialność za szkodę zgodnie z postanowieniami tej konwencji przysługuje roszczenie zwrotne w stosunku do jakiegokolwiek innej osoby.

Rozdział IV. Przewóz mieszany

Artykuł 38.
Przewóz mieszany

1. W przypadku przewozu mieszanego, wykonywanego częściowo drogą powietrzną, a częściowo jakimkolwiek innym środkiem przewozu, postanowienia niniejszej konwencji stosuje się, z zastrzeżeniem ustępu 4 artykułu 18, tylko do przewozu lotniczego, jeżeli przy tym odpowiada on warunkom określonym w artykule 1.

2. Nic w niniejszej konwencji nie zabrania stronom, w przypadku przewozu mieszanego, zamieszczenia w dokumencie przewozu lotniczego warunków odnoszących się do innych środków przewozu, pod warunkiem zachowania postanowień niniejszej konwencji w odniesieniu do przewozu lotniczego.

Rozdział V. Przewóz lotniczy wykonywany przez osobę inną niż przewoźnik umowny

Artykuł 39.
Przewoźnik umowny i przewoźnik faktyczny

Postanowienia niniejszego rozdziału stosuje się w przypadku, gdy jedna osoba (nazywana dalej "przewoźnikiem umownym") zawiera umowę przewozu podlegającą niniejszej konwencji z pasażerem lub nadawcą albo osobą działającą w ich imieniu, a inna osoba (zwana dalej "przewoźnikiem faktycznym") wykonuje całość lub część przewozu na podstawie upoważnienia udzielonego przez przewoźnika umownego, jednak nie jest w odniesieniu do tej części przewozu przewoźnikiem kolejnym w rozumieniu niniejszej konwencji. Domniemywa się, z możliwością dowodu przeciwnego, istnienie wspomnianego upoważnienia.

Artykuł 40.
Odpowiedzialność przewoźnika umownego i przewoźnika faktycznego

Jeżeli przewoźnik faktyczny wykonuje całość lub część przewozu, który zgodnie z umową, o której mowa w artykule 39, podlega zasadom niniejszej konwencji, zarówno przewoźnik umowny, jak i przewoźnik faktyczny podlegają, o ile w rozdziale niniejszym nie postanowiono inaczej, postanowieniom niniejszej konwencji - pierwszy w odniesieniu do całego przewozu przewidzianego w umowie, drugi jedynie do przewozu, który wykonuje.

Artykuł 41.
Wspólna odpowiedzialność

1. Działania i zaniechania przewoźnika faktycznego oraz osób za niego działających w wykonywaniu swoich funkcji traktuje się w odniesieniu do przewozu wykonywanego przez przewoźnika faktycznego tak, jak gdyby były również działaniami i zaniechaniem przewoźnika umownego.

2. Działania i zaniechania przewoźnika umownego oraz osób za niego działających w wykonywaniu swoich funkcji traktuje się w odniesieniu do przewozu wykonywanego przez przewoźnika faktycznego tak, jak gdyby były również działaniami i zaniechaniem przewoźnika faktycznego. Jednakże żadne takie działania lub zaniechania nie mogą obciążać przewoźnika faktycznego odpowiedzialnością przekraczającą kwoty przewidziane w artykułach 21, 22, 23 i 24. Żadne specjalne umowy, w myśl których przewoźnik umowny przyjmuje obowiązki nienałożone przez niniejszą konwencję, ani zrzeczenie się przyznanych przez tę konwencję praw i możliwości obrony, ani też specjalne deklaracje interesu w dostawie przewidziane w artykule 22 nie będą mieć skutków wobec przewoźnika faktycznego, o ile nie wyraził na nie zgody.

Artykuł 42.

Adresowanie poleceń i zastrzeżeń

Wszelkie polecenia i zastrzeżenia kierowane zgodnie z niniejszą konwencją do przewoźnika są jednakowo skuteczne niezależnie od tego, czy są skierowane do przewoźnika umownego, czy do przewoźnika faktycznego. Jednakże polecenia przewidziane w artykule 12 są skuteczne tylko, jeżeli zostały skierowane do przewoźnika umownego.

Artykuł 43.

Osoby działające za przewoźnika

W przypadku przewozu wykonywanego przez przewoźnika faktycznego, każda osoba za niego działająca, jeżeli udowodni, że działała w zakresie powierzonych jej funkcji, może powoływać się na warunki i ograniczenia odpowiedzialności mające zastosowanie zgodnie z niniejszą konwencją do przewoźnika, za którego działała, chyba że zostało udowodnione, że działała w sposób wyłączający możliwość powoływania się na ograniczenia odpowiedzialności w myśl tej konwencji.

Artykuł 44.

Łączna kwota odszkodowań

W odniesieniu do przewozu wykonywanego przez przewoźnika faktycznego łączna kwota odszkodowania, której można dochodzić od przewoźnika umownego, przewoźnika faktycznego oraz od osób za nich działających w zakresie powierzonych im funkcji, nie może przekroczyć najwyższej kwoty, jaką można by uzyskać zgodnie z niniejszą konwencją bądź od przewoźnika umownego, bądź od przewoźnika faktycznego, jednak żadna z osób wymienionych w niniejszym artykule nie ponosi odpowiedzialności w kwocie przewyższającej ograniczenia właściwe dla tej osoby.

Artykuł 45.

Kierowanie powództwa

W odniesieniu do przewozu wykonywanego przez przewoźnika faktycznego powództwo w sprawie odszkodowania można skierować, według wyboru powoda, przeciwko temu

przewoźnikowi lub przeciwko przewoźnikowi umownemu, albo przeciwko każdemu z tych przewoźników łącznie lub oddzielnie. Jeżeli powództwo skierowano tylko przeciwko jednemu z tych przewoźników, przewoźnik ten ma prawo przypoznać drugiego przewoźnika do sądu, do którego wniesiono sprawę, przy czym postępowanie i skutki przypozwania określa się według prawa tego sądu.

Artykuł 46. Dodatkowa właściwość sądu

Każde powództwo w sprawie odszkodowania przewidziane w artykule 45 należy wnieść, według wyboru powoda, na terytorium państwa strony bądź do jednego z sądów, do których zgodnie z artykułem 33 można pozwać przewoźnika umownego, bądź do sądu właściwego dla miejsca zamieszkania lub głównej siedziby przedsiębiorstwa przewoźnika faktycznego.

Artykuł 47. Nieważność postanowień umownych

Jakiegokolwiek postanowienie umowne zmierzające do uwolnienia przewoźnika umownego lub przewoźnika faktycznego od odpowiedzialności przewidzianej w niniejszym rozdziale lub do ustalenia ograniczeń odpowiedzialności niższych od zastosowanych zgodnie z tym rozdziałem uważa się za nieistniejące i niemające skutków prawnych, jednak nieważność takiego postanowienia nie powoduje nieważności całej umowy, która nadal podlega postanowieniom niniejszego rozdziału.

Artykuł 48. Wzajemne stosunki przewoźników umownego i faktycznego

Z zastrzeżeniem artykułu 45, żadne z postanowień niniejszego rozdziału nie narusza wzajemnych praw i obowiązków między samymi przewoźnikami, w tym również dotyczących roszczeń zwrotnych lub dotyczących pokrycia odszkodowania.

Rozdział VI. Inne postanowienia

Artykuł 49. Bezwzględne obowiązywanie

Nieważne są wszelkie klauzule umowy przewozu i wszelkie zawarte przed powstaniem szkody umowy szczególne, w których strony uchylałyby zastosowanie zasad ustalonych w niniejszej konwencji bądź przez określenie prawa, które ma być zastosowane, bądź przez zmianę zasad właściwości sądów.

Artykuł 50. Ubezpieczenie

Państwa strony zobowiążą swoich przewoźników do zawarcia umów ubezpieczeniowych pokrywających odpowiedzialność przewoźników przewidzianą w niniejszej konwencji. Państwo strona, do którego przewoźnik wykonuje loty, może zobowiązać przewoźnika do przedstawienia

dowodu posiadania odpowiedniej polisy ubezpieczeniowej pokrywającej odpowiedzialność przewidzianą w tej konwencji.

Artykuł 51.

Przewóz wykonywany w nadzwyczajnych okolicznościach

Postanowień artykułów od 3 do 5, 7 i 8 dotyczących dokumentacji przewozu nie stosuje się w przypadku przewozu wykonywanego w nadzwyczajnych okolicznościach poza zakresem normalnej działalności przewoźnika lotniczego.

Artykuł 52.

Określenie dni

Wyrażenie "dni" użyte w niniejszej konwencji odnosi się do dni kalendarzowych, a nie do dni roboczych.

Rozdział VII. Postanowienia końcowe

Artykuł 53.

Podpisanie, ratyfikacja i wejście w życie

1. Niniejsza konwencja jest otwarta w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r. do podpisania przez państwa uczestniczące w Międzynarodowej Konferencji Prawa Lotniczego, która odbyła się w Montrealu w dniach od 10 do 28 maja 1999 r. Po dniu 28 maja 1999 r. konwencja będzie otwarta do podpisania przez wszystkie państwa w głównej siedzibie Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w Montrealu, aż do jej wejścia w życie zgodnie z ustępem 6 niniejszego artykułu.

2. Podobnie konwencja niniejsza będzie otwarta do podpisu przez regionalne organizacje integracji ekonomicznej. Zgodnie z zastosowaniem niniejszej konwencji za "regionalną organizację integracji ekonomicznej" uważa się każdą organizację ustanowioną przez suwerenne państwa określonego regionu, która posiada kompetencje w niektórych sprawach unormowanych przez tę konwencję i została w należyty sposób upoważniona do podpisania, ratyfikowania, przyjęcia, zatwierdzenia tej konwencji lub do przystąpienia do niej. Z wyjątkiem postanowień ustępu 2 artykułu 1, punktu b) ustępu 1 artykułu 3, punktu b) artykułu 5, artykułów 23, 33 i 46 oraz punktu b) artykułu 57, każde postanowienie dotyczące "państwa strony" lub "państw stron" niniejszej konwencji stosuje się także do regionalnej organizacji integracji ekonomicznej. Zgodnie z artykułem 24 postanowień dotyczących "większości państw stron" i "jednej trzeciej państw stron" nie stosuje się do regionalnych organizacji integracji ekonomicznej.

3. Konwencja niniejsza podlega ratyfikacji przez państwa i regionalne organizacje integracji ekonomicznej, które ją podpisały.

4. Każde państwo lub regionalna organizacja integracji ekonomicznej, które nie podpisały niniejszej konwencji, mogą ją przyjąć, zatwierdzić lub przystąpić do niej w każdym czasie.

5. Dokumenty dotyczące ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia powinny być złożone w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, którą niniejszym wyznacza się na depozytariusza.

6. Konwencja niniejsza wejdzie w życie w sześćdziesiątym dniu po złożeniu depozytariuszowi trzydziestego dokumentu dotyczącego ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia między państwami, które złożyły takie dokumenty. Przy stosowaniu niniejszego ustępu nie liczy się dokumentów złożonych przez regionalne organizacje integracji ekonomicznej.

7. W odniesieniu do innych państw i innych regionalnych organizacji integracji ekonomicznej konwencja niniejsza będzie miała zastosowanie od sześćdziesiątego dnia po dniu złożenia dokumentu dotyczącego ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia.

8. Depozytariusz notyfikuje niezwłocznie wszystkim sygnatariuszom i państwom stronom:

- a) każde podpisanie niniejszej konwencji i jego datę,
- b) każde złożenie dokumentu dotyczącego ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia oraz jego datę,
- c) datę wejścia w życie niniejszej konwencji,
- d) datę wejścia w życie każdej rewizji ograniczeń odpowiedzialności ustalonych zgodnie z niniejszą konwencją,
- e) każde wypowiedzenie na podstawie artykułu 54.

Artykuł 54. Wypowiedzenie

1. Każde państwo strona może wypowiedzieć niniejszą konwencję w drodze pisemnej notyfikacji skierowanej do depozytariusza.

2. Wypowiedzenie jest skuteczne po stu osiemdziesięciu dniach od dnia, w którym depozytariusz otrzymał notyfikację.

Artykuł 55. Stosunek do innych dokumentów konwencji warszawskiej

Konwencja niniejsza ma pierwszeństwo stosowania przed wszelkimi przepisami stosowanymi do międzynarodowego przewozu lotniczego:

- 1) między państwami stronami tej konwencji z tego tytułu, że są one równocześnie stronami:
 - a) Konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących między innymi rodzowego przewozu lotniczego, podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (zwanej dalej konwencją warszawską),
 - b) Protokołu zmieniającego Konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Warszawie dnia 12 października 1929 r., sporządzonego w Hadze dnia 28 września 1955 r. (zwanego dalej protokołem haskim),
 - c) Konwencji uzupełniającej konwencję warszawską o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez osobę inną niż przewoźnik umowy, podpisanej w Guadalajarze dnia 18 września 1961 r. (zwanej dalej konwencją guadalajarską),
 - d) Protokołu zmieniającego Konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Warszawie dnia 12 października 1929 r., zmienioną protokołem sporządzonym w Hadze dnia 28 września 1955 r., podpisanego w Gwatemali dnia 8 marca 1971 r. (zwanego dalej protokołem gwatemalskim);
 - e) Protokołów dodatkowych nr 1 do 3 oraz Protokołu montrealskiego nr 4 zmieniającego konwencję warszawską zmienioną protokołem haskim lub konwencję warszawską

zmienioną protokołami haskim i gwatemalskim, popisanych w Montrealu dnia 25 września 1975 r. (zwanym dalej protokołami montrealскими), albo

2) na terytorium któregośkolwiek państwa strony niniejszej konwencji z tego tytułu, że państwo to jest stroną jednego lub więcej dokumentów, o których mowa wyżej w punktach od a) do e).

Artykuł 56.

Państwa o więcej niż jednym systemie prawa

1. Jeżeli państwo ma więcej niż jedną jednostkę terytorialną z różnymi systemami prawa stosowanego w sprawach unormowanych w niniejszej konwencji, może ono w czasie podpisania, ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia oświadczyć, że niniejszą konwencję stosuje się w odniesieniu do wszystkich jego jednostek terytorialnych albo tylko do jednej lub niektórych z tych jednostek, oraz może w każdym czasie zmienić to oświadczenie przez złożenie innego oświadczenia.

2. Każde takie oświadczenie powinno być notyfikowane depozytariuszowi i powinno wyraźnie określić jednostki terytorialne, do których się odnosi.

3. W odniesieniu do państwa strony, które złożyło takie oświadczenie:

- a) postanowienia artykułu 23 dotyczące "waluty krajowej" będą interpretowane jako odnoszące się do waluty właściwej jednostki terytorialnej tego państwa oraz
- b) postanowienia artykułu 28 dotyczące "prawa krajowego" będą interpretowane jako odnoszące się do prawa właściwej jednostki terytorialnej tego państwa.

Artykuł 57.

Zastrzeżenia

Nie dopuszcza się jakichkolwiek zastrzeżeń do niniejszej konwencji z tym wyjątkiem, że każde państwo strona może w każdym czasie oświadczyć w drodze notyfikacji skierowanej do depozytariusza, że niniejsza konwencja nie ma zastosowania do:

- a) międzynarodowego przewozu wykonywanego bezpośrednio przez to państwo stronę w celach niehandlowych w związku z wykonywaniem jego funkcji i obowiązków suwerennego państwa,
- b) przewozu osób, towarów i bagażu wykonywanego dla jego władz wojskowych statkami powietrznymi zarejestrowanymi w tym państwie stronie lub przez nie najętymi, których pojemność została zarezerwowana w całości przez te władze lub w ich imieniu.

NA DOWÓD CZEGO niżej podpisani pełnomocnicy, należycie do tego upoważnieni, podpisali niniejszą konwencję.

SPORZĄDZONO w Montrealu dnia 28 maja tysiąc dziewięćset dziewięćdziesiątego dziewiątego roku w językach angielskim, arabskim, chińskim, francuskim, hiszpańskim i rosyjskim, przy czym wszystkie teksty są jednakowo autentyczne. Niniejsza konwencja zostanie zdeponowana w archiwach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, a jej uwierzytelnione odpisy będą przekazane przez depozytariusza wszystkim państwom stronom tej konwencji, jak również wszystkim państwom stronom konwencji warszawskiej, protokołu haskiego, konwencji guadalajarskiej, protokołu gwatemalskiego i protokołów montrealских.

Po zaznajomieniu się z powyższą konwencją, w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej oświadczam, że:

- została ona uznana za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych,
- jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona,
- będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydany został akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

Dano w Warszawie dnia 6 października 2005 r.