

**Варшавская Конвенция для унификации некоторых правил, которые имеют отношение к международным воздушным перевозкам с изменениями в соответствии с главой I Гаагского протокола**

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 одностороннем 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**

#### **Статья 1**

1. Настоящая Конвенция применяется при всякой международной перевозке людей, багажа или грузов, 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 определению Сторон, место отправления и место назначения вне зависимости от того, имеются или нет перерыв в перевозке или перегрузке, расположены либо на территории двух Высоких Договаривающихся Сторон, либо на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, если остановка предусмотрена на территории другого государства, даже если это государство 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.
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 она не теряет своего международного характера исключительно в силу того, что один или несколько договоров должны быть выполнены полностью на территории

одного и того же государства.

## **Статья 2**

1. Конвенция применяется к перевозкам, совершенным государством или другими публично - правовыми юридическими лицами, отвечающим условиям, предусмотренным в статье 1.
2. Настоящая Конвенция не применяется при перевозке почтовой корреспонденции и почтовых посылок.

## **Глава II**

### **Перевозочные документы**

#### **Раздел I**

##### **Проездной билет**

### **Статья 3**

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, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории другого Государства, указание, по крайней мере, одной такой остановки;
  - в) уведомление о том, что если пассажир совершает поездку, при которой место окончательного назначения или остановка находятся не в стране отправления, к такой перевозке могут применяться постановления Варшавской конвенции и что эта Конвенция определяет и в большинстве случаев ограничивает ответственность перевозчика в случае смерти или ранения лиц, а также при утере или повреждении багажа.
2. Проездной билет будет являться свидетельством заключения договора о перевозке и его условий. Отсутствие, неправильность или утеря проездного 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 с согласия перевозчика, пассажир принят на борт самолета без выдачи ему проездного билета или если билет не содержит уведомления, требуемого параграфом в) настоящей статьи, то перевозчик не будет иметь права ссылаться на положения статьи 22.

#### **Раздел II**

##### **Багажная квитанция**

### **Статья 4**

1. При перевозке зарегистрированного багажа должна выдаваться багажная квитанция, которая, если она не объединена с проездным билетом или не включена в проездной билет, соответствующий положениям параграфа 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, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории другого государства, указание, по крайней мере, одной такой

остановки;

в) уведомление о том, что если совершается перевозка, при которой место окончательного назначения или остановка находятся не в стране отправления, к такой перевозке могут применяться положения Варшавской конвенции и что эта Конвенция определяет и в большинстве случаев ограничивает ответственность перевозчиков в случае утери или повреждения багажа.

2. Багажная квитанция будет до доказательства противного являться свидетельством регистрации багажа и условий договора о перевозке. Отсутствие, неправильность или утеря багажной квитанции не влияют ни на существование, ни на действительность договора о перевозке, который будет, тем не менее, подпадать под действия правил настоящей Конвенции. Однако, если перевозчик примет на себя попечение о багаже без выдачи багажной квитанции или если багажная квитанция (если она не объединена с проездным билетом или не включена в проездной билет, соответствующий положениям параграфа 1в статьи 3) не содержит уведомления, требуемого параграфом 1в настоящей статьи, то он не будет иметь права ссылаться на положения параграфа 2 статьи 22.

### **Раздел III**

#### **Воздушно - перевозочный документ**

##### **Статья 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 влияет 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. Перевозчик должен поставить свою подпись до погрузки товара на борт воздушного судна.

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:

- а) указание места отправления и места назначения;
- б) если места отправления и назначения находятся на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории другого государства, указание, по крайней мере, одной такой остановки;
- в) уведомление отправителя о том, что, если совершается перевозка, при которой место окончательного назначения или остановка находятся не в стране отправления, к такой перевозке могут применяться положения Варшавской конвенции и что эта Конвенция определяет и в большинстве случаев ограничивает ответственность перевозчиков в случае утери или повреждения товаров.

## **Статья 9**

Если с согласия перевозчика товары погружены на борт воздушного судна без составления воздушно – перевозочного документа или если воздушно - перевозочный документ не содержит уведомления, требуемого параграфом "в" статьи 8, то перевозчик не будет иметь права ссылаться на положения параграфа 2 статьи 22.

## **Статья 10**

1. Отправитель отвечает за правильность сведений и объявлений, касающихся товара, которые он вносит в воздушно-перевозочный документ.
2. Отправитель будет нести ответственность за всякий вред, понесенный перевозчиком или любым другим лицом, перед которым перевозчик несет ответственность, по причине неправильности, неточности или неполноты сведений или объявлений, данных отправителем.

## **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, также как и о количестве мест являются удостоверением заявленных фактов, до доказательства противного; те данные о количестве, об объеме и о состоянии товара не есть доказательством против перевозчика до тех пор, пока заявленные данные и данные, внесенные в воздушно-перевозочный документ были проверены в присутствии отправителя, с указанием об этом в воздушно-перевозочном документе или относятся к очевидным свойствам 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 распоряжением 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.

### **Статья 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.

### **Статья 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.

### **Статья 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.
3. Ничто в настоящей Конвенции не мешает выдаче передаваемого воздушно-перевозочного документа.

### **Статья 16**

1. Отправитель обязан дать сведения и присоединить к воздушно-перевозочному документу документы, которые до передачи товара получателю необходимы для выполнения таможенных, городских или полицейских формальностей. Отправитель отвечает перед перевозчиком за все убытки, которые могли бы проистечь 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 достоверности.

## **Глава III**

### **Ответственность перевозчика**

#### **Статья 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 связи операций по посадке и высадке.

#### **Статья 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.

#### **Статья 19**

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

#### **Статья 20**

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.

#### **Статья 21**

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

#### **Статья 22**

1. При перевозке пассажиров ответственность перевозчика в отношении каждого пассажира ограничивается суммой двести пятьдесят тысяч франков. В случае, если согласно закону суда, в котором вчинен иск, возмещение может быть установлено в виде периодических платежей, эквивалентная капитализированная сумма указанных платежей не может превышать двухсот пятидесяти тысяч франков. Однако посредством особого

Соглашения перевозчик и пассажир могут установить и более высокий предел ответственности.

2. а) При перевозке зарегистрированного багажа и товаров ответственность перевозчика ограничивается суммой в двести пятьдесят франков с килограмма, за исключением случаев, когда пассажир или отправитель в момент передачи места перевозчику делают специальное заявление о заинтересованности в доставке к месту назначения и уплачивают, если это требуется, дополнительный сбор. В этом случае перевозчик обязан уплатить сумму, не превышающую объявленной суммы, если только он не докажет, что эта сумма превышает действительную заинтересованность пассажира или отправителя в доставке к месту назначения.

б) В случае утери, повреждения или задержки части зарегистрированного багажа или товаров, или какого-либо предмета, входящего в их состав, вес, который должен приниматься во внимание при определении суммы, которой ограничивается ответственность перевозчика, должна быть только общим весом указанного места или мест. Однако, когда утеря, повреждение или задержка зарегистрированного багажа или груза или какого-либо предмета, входящего в их состав, сказывается на стоимости других мест, включенных в ту же самую багажную квитанцию или в тот же самый воздушно - перевозочный документ, то общий вес такого места или мест должен также приниматься во внимание при определении предела ответственности.

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

4. Пределы, установленные настоящей статьей, не препятствуют суду присудить в соответствии со своим законом дополнительно все или часть судебных издержек и других расходов по судебному разбирательству, понесенных истцом. Вышеуказанное положение не будет применяться, если сумма, присужденная за возмещение вреда, исключая судебные издержки и другие расходы, связанные с судебным разбирательством, не превышает суммы, которую перевозчик в письменном виде предложил истцу в течение шести месяцев со дня причинения вреда или до начала судебного дела, если эта дата является более поздней.

5. Суммы, указанные во франках в настоящей статье, будут рассматриваться как относящиеся к валютной единице, состоящей из шестидесяти пяти с половиной миллиграммов золота пробы девятьсот тысячных. Эти суммы могут переводиться в национальную валюту в округленных цифрах. Перевод сумм в национальную валюту, не имеющую золотого содержания, в случае судебных разбирательств будет производиться в соответствии с золотой стоимостью таких валют на дату судебного решения.

## **Статья 23**

1. Всякая оговорка, клонящаяся к освобождению перевозчика от ответственности или же установлению предела ответственности меньшего, чем тот, который установлен в настоящей Конвенции, является недействительной и не порождает никаких последствий, но действительность этой оговорки не влечет за собой недействительности договора, который продолжает подпадать под действие постановлений настоящей Конвенции.

2. Параграф 1 настоящей статьи не применяется к положениям, касающимся утери или вреда, происшедших в результате свойственного перевозимому грузу недостатка, качества или порока.

## **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 взыскивать, и для их соответственных прав.

## **Статья 25**

Пределы ответственности, установленные в статьях 22, не будут применяться, если будет доказано, что вред произошел в результате действия или упущения перевозчика или поставленных им лиц, совершенного с намерением причинить вред или безрассудно и с сознанием того, что в результате этого, возможно, произойдет вред; при условии, что в случае такого действия или упущения поставленного лица будет также доказано, что оно действовало в пределах своих служебных обязанностей.

## **Статья 25 А**

1. Если иск предъявлен к поставленному лицу перевозчика в связи с вредом, о котором говорится в настоящей Конвенции, то такое поставленное лицо, если оно докажет, что оно действовало в пределах своих служебных обязанностей, будет иметь право ссылаться на ограничения ответственности, на которые имеет право ссылаться сам перевозчик на основании статьи 22.
2. Общая сумма, которая может быть взыскана с перевозчика и с поставленных им лиц, не должна в этом случае превышать указанного предела.
3. Положения параграфов 1 и 2 настоящей статьи не будут применяться, если будет доказано, что вред явился результатом действия или упущения поставленного лица, совершенных с намерением причинить вред или безрассудно и с сознанием того, что в результате этого может быть причинен вред.

## **Статья 26**

1. Получение багажа и товара получателем без возражений подразумевает предположение, впредь до доказательства противного, что товары были доставлены в надлежащем состоянии и согласно перевозочного документа.
2. В случае причинения вреда лицо, имеющее право на получение груза, должно направить перевозчику возражение немедленно по обнаружении вреда и самое позднее в течение семи дней со дня получения багажа и четырнадцати дней со дня получения товаров. В случае опоздания протест должен быть произведен не позднее чем через 21 день, считая со дня, когда багаж или груз были 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**

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.

В случае такой перевозки, пассажир или его уполномоченные 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.

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, взыскивать с перевозчика, совершавшего перевозку, в течение которой произошли уничтожение, утери, повреждение или задержка. Эти перевозчики будут нести солидарную ответственность перед отправителем и получателем.

## **Глава IV**

Постановления, касающиеся комбинированных перевозок

### **Статья 31**

В случае комбинированных перевозок, осуществляемых частью по воздуху и частью каким-либо иным способом перевозки, постановления настоящей 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 применяемы 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 отказаться от заключения договора о перевозке или устанавливать правила, не противоречащие постановлениям настоящей Конвенции.

### **Статья 34**

Положения статей с 3 по 9 включительно, касающиеся перевозочных документов, не будут применяться в случае перевозки, осуществляемой 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 девятый 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 девятый день после ее депонирования.
3. Правительство Польской Республики сообщит Правительству каждой из Высоких Договаривающихся Сторон дату вступления настоящей Конвенции, также 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 возымеет действие с девяностого дня после нотификации, сделанной Правительству 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 возымеет 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 ратификации 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, 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.

### **Статья 40 А**

1. В параграфе 2 статьи 37 и в параграфе 1 статьи 40 выражение "Высокая Договаривающаяся Сторона" означает "Государство". Во всех других случаях выражение "Высокая Договаривающаяся Сторона" означает Государство, чья ратификация или присоединение к Конвенции вошли в силу и чья денонсация Конвенции не вошла в силу.

2. Для целей настоящей Конвенции слово "территория" означает не только территорию метрополии Государства, но также все другие территории, за внешние отношения которых это Государство несет ответственность.

### **Статья 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 Варшаве 12 октября 1929г., останется открытой для

подписания до 31 января 1930 г.

## **Дополнительный протокол**

### **К статье 2**

Высокие Договаривающиеся Стороны сохраняют за собой 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.

Гаагский протокол 1955 г.

о поправках к Варшавской конвенции 1929 г. об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок

Подписавшиеся правительства, считая желательным внести поправки в Конвенцию об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанную в Варшаве 12 октября 1929 г., пришли к соглашению о следующем:

## **Глава I**

### **Поправки к конвенции**

#### **Статья 1**

В ст.1 Конвенции:

I. Опустить параграф 2 и заменить его следующим:

"2. Международной перевозкой в смысле настоящей Конвенции называется всякая перевозка, при которой, согласно определению Сторон, место отправления и место назначения вне зависимости от того, имеется или нет перерыв в перевозке или перегрузке, расположены либо на территории двух Высоких Договаривающихся Сторон, либо на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, если остановка предусмотрена на территории другого государства, даже если это государство 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".

II. Опустить параграф 3 и заменить его следующим:

"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 она не теряет своего международного характера исключительно в силу того, что один или несколько договоров должны быть выполнены полностью на территории одного и того же государства".

#### **Статья 2**

В ст.2 Конвенции опустить параграф 2 и заменить его следующим:

"2. Настоящая Конвенция не применяется при перевозке почтовой корреспонденции и почтовых посылок".

### Статья 3

В ст.3 Конвенции:

I. Опустить параграф 1 и заменить его следующим:

"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, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории другого государства, указание по крайней мере одной такой остановки;
- в) уведомление о том, что если пассажир совершает поездку, при которой место окончательного назначения или остановка находятся не в стране отправления, к такой перевозке могут применяться положения Варшавской конвенции и что эта Конвенция определяет и в большинстве случаев ограничивает ответственность перевозчика в случае смерти или ранения лица, а также при утере или повреждении багажа".

II. Опустить параграф 2 и заменить его следующим:

"2. Проездной билет будет являться свидетельством заключения договора о перевозке и его условий. Отсутствие, неправильность или утеря проездного 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 с согласия перевозчика пассажир принят на борт самолета без выдачи ему проездного билета или если билет не содержит уведомления, требуемого параграфом 1в настоящей статьи, то перевозчик не будет иметь права ссылаться на положение статьи 22".

### Статья 4

В ст.4 Конвенции:

1) опустить параграфы 1, 2, 3 и заменить их следующими:

I. При перевозке зарегистрированного багажа должна выдаваться багажная квитанция, которая, если она не объединена с проездным билетом или не включена в проездной билет, соответствующий положениям параграфа 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, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории другого государства, указание, по крайней мере, одной такой остановки;
- в) уведомление в том, что если совершается перевозка, при которой место окончательного назначения или остановка находятся не в стране отправления, к такой перевозке могут применяться положения Варшавской конвенции и что эта Конвенция определяет и в большинстве случаев ограничивает ответственность перевозчиков в случае утери или повреждения багажа".

II. Опустить параграф 4 и заменить его следующим:

"2. Багажная квитанция будет до доказательства противного являться свидетельством регистрации багажа и условий договора о перевозке. 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 на себя попечение о багаже без выдачи багажной квитанции или если багажная квитанция (если она объединена с проездным билетом или не включена в проездной билет, соответствующий положениям параграфа 1в статьи 3) не содержит уведомления, требуемого параграфом 1в настоящей статьи, то он не будет иметь права ссылаться на положения параграфа 2 статьи 22".

## **Статья 5**

В ст.6 Конвенции опустить параграф 3 и заменить его следующим:

"3. Перевозчик должен поставить свою подпись до погрузки товара на борт воздушного судна".

## **Статья 6**

Опустить ст. 8 Конвенции и заменить ее следующей:

"9. 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, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории другого государства, указание, по крайней мере, одной такой остановки;
- в) уведомление отправителя о том, что если совершается перевозка, при которой место окончательного назначения или остановка находятся не в стране отправления, к такой перевозке могут применяться положения Варшавской конвенции и что эта Конвенция определяет и в большинстве случаев ограничивает ответственность перевозчиков в случае утери или повреждения товаров".

## **Статья 7**

Опустить ст.9 Конвенции и заменить ее следующей:

"Если с согласия перевозчика товары погружены на борт воздушного судна без составления воздушно-перевозочного документа или если воздушно-перевозочный документ не содержит уведомления, требуемого параграфом "в" статьи 8, то перевозчик не будет иметь права ссылаться на положения параграфа 2 статьи 22".

## **Статья 8**

В ст.10 Конвенции опустить параграф 2 и заменить его следующим:

"2. Отправитель будет нести ответственность за всякий вред, понесенный перевозчиком или любым другим лицом, перед которым перевозчик несет ответственность, по причине неправильности, неточности или неполноты сведений или объявлений, данных отправителем".

## **Статья 9**

В ст.15 Конвенции добавить следующий параграф:

"3. Ничто в настоящей Конвенции не мешает выдаче передаваемого воздушно-перевозочного документа".

## **Статья 10**

В ст.20 Конвенции опустить параграф 2.

## **Статья 11**

Опустить ст.22 Конвенции и заменить ее следующей:

## "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 вчинен иск, возмещение может быть установлено в виде периодических платежей, эквивалентная капитализированная сумма указанных платежей не может превышать двухсот пятидесяти тысяч франков. Однако посредством особого Соглашения перевозчик и пассажир могут установить и более высокий предел ответственности.

2. а) При перевозке зарегистрированного багажа и товаров ответственность перевозчика ограничивается суммой в двести пятьдесят франков с килограмма, за исключением случаев, когда пассажир или отправитель в момент передачи места перевозчику делают специальное заявление о заинтересованности в доставке к месту назначения и уплачивают, если это требуется, дополнительный сбор. В этом случае перевозчик обязан уплатить сумму, не превышающую объявленной суммы, если только он не докажет, что эта сумма превышает действительную заинтересованность пассажира или отправителя в доставке к месту назначения.

б) В случае утери, повреждения или задержки части зарегистрированного багажа или товаров, или какого-либо предмета, входящего в их состав, вес, который должен приниматься во внимание при определении суммы, которой ограничивается ответственность перевозчика, должен быть только общим весом указанного места или мест. Однако когда утеря, повреждение или задержка зарегистрированного багажа или груза или какого-либо предмета, входящего в их состав, сказывается на стоимости других мест, включенных в ту же самую багажную квитанцию или тот же самый воздушно-перевозочный документ, то общий вес такого места или мест должен также приниматься во внимание при определении предела ответственности.

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

4. Пределы, установленные настоящей статьей, не препятствуют суду присудить в соответствии со своим законом дополнительно все или часть судебных издержек и других расходов по судебному разбирательству, понесенных истцом. Вышеуказанное положение не будет применяться, если сумма, присужденная за возмещение вреда, исключая судебные издержки и другие расходы, связанные с судебным разбирательством, не превышает суммы, которую перевозчик в письменном виде предложил истцу в течение шести месяцев со дня причинения вреда или до начала судебного дела, если эта дата является более поздней.

5. Суммы, указанные во франках в настоящей статье, будут рассматриваться как относящиеся к валютной единице, состоящей из шестидесяти пяти с половиной миллиграммов золота пробы девятьсот тысячных. Эти суммы могут переводиться в национальную валюту в округленных цифрах. Перевод сумм в национальную валюту, не имеющую золотого содержания, в случае судебных разбирательств будет производиться в соответствии с золотой стоимостью таких валют на дату судебного решения".

## Статья 12

В ст.23 Конвенции существующий параграф поставить под номером 1 и добавить следующий параграф:

"2. Параграф 1 настоящей статьи не применяется к положениям, касающимся утери или вреда, происшедших в результате свойственного перевозимому грузу недостатка, качества или порока".

## Статья 13

В ст.25 Конвенции опустить параграфы 1 и 2 и заменить их следующим:

"Пределы ответственности, установленные в статье 22, не будут применяться, если будет доказано, что вред произошел в результате действия или упущения перевозчика или поставленных им лиц, совершенного с намерением причинить вред или безрассудно и с сознанием того, что в результате этого, возможно, произойдет, вред; при условии, что в случае такого действия или упущения поставленного лица будет также доказано, что оно действовало в пределах своих служебных обязанностей".

#### **Статья 14**

После ст.25 Конвенции поместить следующую статью:

"Статья 25 А

1. Если иск предъявлен к поставленному лицу перевозчика в связи с вредом, о котором говорится в настоящей Конвенции, то такое поставленное лицо, если оно докажет, что действовало в пределах своих служебных обязанностей, будет иметь право ссылаться на ограничения ответственности, на которые имеет право ссылаться сам перевозчик на основании статьи 22.
2. Общая сумма, которая может быть взыскана с перевозчика и с поставленных им лиц, не должна в этом случае превышать указанного предела.
3. Положения параграфов 1 и 2 настоящей статьи не будут применяться, если будет доказано, что вред явился результатом действия или упущения поставленного лица, совершенных с намерением причинить вред или безрассудно и с сознанием того, что в результате этого может быть причинен вред".

#### **Статья 15**

В ст.26 Конвенции опустить параграф 2 и заменить его следующим:

"2. В случае причинения вреда лицу, имеющее право на получение груза, должно направить перевозчику возражение немедленно по обнаружении вреда и самое позднее в течение семи дней со дня получения багажа и четырнадцати дней со дня получения товаров. В случае опоздания протест должен быть произведен не позднее чем через 21 день, считая со дня, когда багаж или груз были переданы в его распоряжение".

#### **Статья 16**

Опустить ст.34 Конвенции и заменить ее следующей:

"Положения статей с 3 по 9 включительно, касающиеся перевозочных документов, не будут применяться в случае перевозки, осуществляемой при исключительных обстоятельствах вне всяких нормальных операций по воздушной эксплуатации".

#### **Статья 17**

После ст.40 Конвенции поместить следующую статью:

"Статья 40 А

1. В параграфе 2 статьи 37 и в параграфе 1 статьи 40 выражение "Высокая Договаривающаяся Сторона" означает "Государство". Во всех других случаях выражение "Высокая Договаривающаяся Сторона" означает Государство, чья ратификация или присоединение к Конвенции вошли в силу и чья денонсация Конвенции не вошла в силу.
2. Для целей настоящей Конвенции слово "территория" означает не только территорию метрополии Государства, но также все другие территории, за внешние отношения которых это Государство несет ответственность".



## **Глава II**

### **Пределы применения Конвенции с внесенными в нее изменениями**

#### **Статья 18**

Конвенция с изменениями, внесенными настоящим Протоколом, будет применяться к международной перевозке, как она определена в статье 1 Конвенции, при условии, что места отправления и назначения, упомянутые в этой статье, находятся либо на территории двух Государств, являющихся Сторонами Протокола, либо на территории одного Государства, являющегося Стороной настоящего Протокола, с предусмотренной остановкой на территории другого Государства.

## **Глава III**

### **Заключительные статьи**

#### **Статья 19**

Между Сторонами настоящего Протокола Конвенция и Протокол должны читаться и истолковываться вместе как единый документ и должны называться Варшавская конвенция с изменениями, внесенными в Гааге в 1955 г.

#### **Статья 20**

До даты вступления в силу настоящего Протокола в соответствии с положениями параграфа 1 статьи 22 он будет открыт для подписания от имени любого Государства, которое до этой даты ратифицировало Конвенцию или присоединилось к ней или которое участвовало в Конвенции, на которой был принят настоящий Протокол.

#### **Статья 21**

1. Настоящий Протокол подлежит ратификации подписавшими его Государствами.
2. Ратификация настоящего Протокола каким-либо Государством, не являющимся Стороной Конвенции, будет иметь значение присоединения к Конвенции с изменениями, внесенными настоящим Протоколом.
3. Ратификационные грамоты должны быть сданы на хранение Правительству Польской Народной Республики.

#### **Статья 22**

1. После того как 30 Государств, подписавших настоящий Протокол, сдадут на хранение свои ратификационные грамоты, он вступит в силу между ними на девяностый день после сдачи на хранение тридцатой ратификационной грамоты. Он должен вступать в силу для каждого Государства, ратифицировавшего его позднее, на девяностый день после сдачи на хранение ратификационной грамоты этого Государства.
2. После вступления в силу настоящего Протокола он должен быть зарегистрирован в Организации Объединенных Наций Правительством Польской Народной Республики.

#### **Статья 23**

1. Настоящий протокол после вступления его в силу будет открыт для присоединения любого Государства, не подписавшего его.
2. Присоединение к настоящему Протоколу какого-либо Государства, не являющегося Стороной Конвенции, должно иметь значение присоединения к Конвенции с изменениями, внесенными настоящим Протоколом.
3. Присоединение должно производиться посредством сдачи на хранение Правительству Польской Народной Республики документа о присоединении и должно возыметь действие на девяностый день после сдачи его на хранение.

#### **Статья 24**

1. Каждая из Сторон настоящего Протокола может денонсировать Протокол посредством сообщения, сделанного правительству Польской Народной Республики.
2. Денонсация возымет действие по истечении шести месяцев со дня получения Правительством Польской Народной Республики сообщения о денонсации.
3. Между Сторонами настоящего Протокола денонсация Конвенции любой из сторон в соответствии со статьей 39 Конвенции ни в коем случае не должна толковаться как денонсация Конвенции с изменениями, внесенными настоящим Протоколом.

#### **Статья 25**

1. Настоящий протокол будет применяться ко всем территориям, за внешние отношения которых несет ответственность Государство, являющееся Стороной настоящего протокола, за исключением территорий, относительно которых было сделано заявление в соответствии с параграфом 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 несколько территорий, за внешние отношения которых такое Государство несет ответственность.
3. Любое Государство может впоследствии посредством сообщения, направленного Правительству Польской Народной Республики, распространить действие настоящего Протокола на какую-либо территорию или на все территории, в отношении которых оно сделало заявление в соответствии с параграфом 2 настоящей статьи. Извещение должно вступить в силу на девяностый день после получения его этим правительством.
4. Любое Государство, являющееся Стороной настоящего Протокола, может денонсировать его в соответствии с положениями параграфа 1 статьи 24 отдельно в отношении какой-либо одной или в отношении всех территорий, за внешние отношения которых такое Государство несет ответственность.

#### **Статья 26**

Никакие оговорки к настоящему Протоколу не допускаются, за исключением того, что Государство может в любое время заявить посредством сообщения, сделанного Правительству Польской Народной республики, что Конвенция с изменениями, внесенными настоящим Протоколом, не должна применяться к перевозке лиц, грузов и багажа для его военных властей на воздушном судне, зарегистрированном в этом Государстве, все места на котором были зарезервированы такими властями или от их имени.

#### **Статья 27**

Правительство Польской Народной Республики должно немедленно сообщить Правительствам всех Государств, подписавших Конвенцию или настоящий Протокол, всем Государствам, являющимся Сторонами Конвенции или настоящего Протокола, всем Государствам – членам Международной организации гражданской авиации или Организации Объединенных Наций, а также Международной организации гражданской авиации:

- а) о любом подписании настоящего Протокола и дате этого подписания;
- б) о сдаче на хранение ратификационной грамоты или документа о присоединении, касающихся настоящего Протокола, и дате этой сдачи;
- в) о дате вступления в силу настоящего Протокола в соответствии с параграфом 1 статьи 22;
- г) о получении какого-либо сообщения о денонсации и дате этого получения;
- д) о получении какого-либо заявления или сообщения, сделанного на основании статьи 25, и дате этого получения;
- е) о получении какого-либо сообщения, сделанного на основании статьи 26, и дате этого получения.

В подтверждение чего нижеподписавшиеся полномочные представители, будучи должным образом уполномочены, подписали настоящий Протокол.

Совершено в Гааге 28 дня сентября месяца 1955г. на французском, английском и испанском языках, причем все три текста являются аутентичными. В случаях каких-либо разногласий текст, составленный на французском языке, на котором составлена Конвенция, является основным.

Настоящий Протокол будет сдан на хранение Правительству Польской Народной Республики и в соответствии со статьей 20 будет оставаться открытым для подписания, и это Правительство разошлет заверенные копии настоящего Протокола Правительствам всех Государств, подписавших Конвенцию или настоящий Протокол, всех Государств, являющихся Сторонами Конвенции или настоящего Протокола, всех Государств, являющихся членами Международной организации гражданской авиации или Организации Объединенных Наций, а также направит заверенную Копию и Международной организации гражданской авиации.

(Протокол подписан от имени следующих государств: Бельгии, Бразилии, Чехословакии, Эйре, Египта, Франции, Германии, Греции, Венгрии, Израиля, Италии, Лаоса, Лихтенштейна, Люксембурга, Мексики, Нидерландов, Норвегии, Филиппин, Польши, Португалии, Румынии, Сальвадора, Швеции, Швейцарии, США, СССР, Венесуэлы).

## **Примечания:**

### **Дополнительные протоколы и соглашения**

Монреальское соглашение 1966 года предусматривает предел ответственности воздушного перевозчика перед пассажирами при перевозках, проходящих через США, в 75 тыс. долларов США, включая судебные издержки, или 58 тыс. долларов особо. При этом воздушный перевозчик не может ссылаться на возражения, предусмотренные п.1 ст. 20 Варшавской конвенции, но может сослаться на грубую вину потерпевшего. Аэрофлот при перевозке в США придерживается указанных пределов ответственности. Гватемальский протокол 1971 года вводит ответственность воздушного перевозчика за причинение вреда здоровью пассажира независимо от вины (ответственность

исключается, если вред вызван состоянием здоровья пассажира или его виной) и повышает предел ответственности перевозчика перед пассажиром в 6 раз по сравнению с Гаагским протоколом (до 1,5 млн. франков). Предусматривается последующее увеличение этого лимита через каждые пять лет примерно на 10%. Ответственность за несохранность багажа возлагается на перевозчика независимо от его вины и исключается, когда она - результат внешних свойств багажа или вины потерпевшего. Для случаев ответственности за просрочку доставки пассажира введен особый предел ответственности перевозчика - 62,5 тыс. франков на пассажира. Из 55 участников конференции протокол подписали 21, а ратифицировали еще меньше.

Монреальский протокол 1975 года допускает при оформлении перевозок применение электронно-вычислительных устройств, а также устанавливает ответственность авиаперевозчика в случае несохранности груза независимо от его вины (ответственность исключается, если перевозчик докажет, что уничтожение, утеря или повреждение груза произошли в результате присущего грузу дефекта, качества или порока, неправильной упаковки, акта вины или вооруженного конфликта, а также акта органа государственной власти, связанного с ввозом, вывозом или транзитом груза).