

K O N W E N C J A

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

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

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,
M Y, I G N A C Y M O Ś C I C K I,
PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,

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

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

Przekład.

KONWENCJA

o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu powietrznego.

Prezydent Rzeszy Niemieckiej, Prezydent Związkowy Republiki Austrjackiej, Jego Królewska Mość Król Belgów, Prezydent Stanów Zjednoczonych Brazylii, Jego Królewska Mość Król Bułgarii,

CONVENTION

pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international.

Le Président du Reich Allemand, le Président Fédéral de la République d'Autriche, Sa Majesté le Roi des Belges, le Président des États-Unis du Brésil, Sa Majesté le Roi des Bulgares, le Président du Gou-

Prezydent Rządu Narodowego Republiki Chińskiej, Jego Królewska Mość Król Danji i Islandji, Jego Królewska Mość Król Egiptu, Jego Królewska Mość Król Hiszpanji, Naczelnik Państwa Republiki Estońskiej, Prezydent Republiki Finlandzkiej, Prezydent Republiki Francuskiej, Jego Królewska Mość Król Wielkiej Brytanji, Irlandji i Zamorskich Terytorjów Brytyjskich, Cesarz Indyj, Prezydent Republiki Greckiej, Jego Królewska Wysokość Regent Królestwa Węgier, Jego Królewska Mość Król Włoch, Jego Cesarska Mość Cesarz Japonji, Prezydent Republiki Łotewskiej, Jej Królewska Wysokość Wielka Księżna Luksemburgu, Prezydent Stanów Zjednoczonych Meksyku, Jego Królewska Mość Król Norwegji, Jej Królewska Mość Królowa Holandji, Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, Jego Królewska Mość Król Rumunji, Jego Królewska Mość Król Szwecji, Rada Związkowa Szwajcarska, Prezydent Republiki Czeskosłowackiej, Centralny Komitet Wykonawczy Związku Socjalistycznych Republik Rad, Prezydent Stanów Zjednoczonych. Wenezueli, Jego Królewska Mość Król Jugosławji,

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

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

Rozdział pierwszy.

Przedmiot — Definicje.

Artykuł pierwszy.

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

2) Za „przewóz międzynarodowy“ w rozumieniu konwencji niniejszej uważany jest każdy przewóz, w którym, zgodnie z umową stron, miejsce wyruszenia i miejsce przeznaczenia, niezależnie od tego czy będą miały miejsce lub nie przerwa w przewozie lub przeładowanie, położone są: bądź na obszarze dwóch Wysokich Umawiających się Stron, bądź też na obszarze jednej tylko z nich, jeśli przewidziane jest lądowanie na obszarze podlegającym suwerenności, suzerenności, mandatowi lub władzy innego Państwa, nawet nieumawiającego się. Przewóz bez takiego lądowania, pomiędzy obszarami podlegającymi suwerenności, suzerenności, mandatowi lub władzy tej samej Wysokiej Umawiającej się Strony nie jest w rozumieniu niniejszej konwencji uważany za przewóz międzynarodowy.

3) Przewóz, który ma być dokonany przez kilku następujących po sobie przewoźcych powietrzem, uważa się przy stosowaniu niniejszej konwencji jako jeden przewóz, jeśli uważany był przez strony za jedną czynność, niezależnie od okoliczności czy został umówiony w formie jednej umowy

vernement nationaliste de la République de Chine, Sa Majesté le Roi de Danemark et d'Islande, Sa Majesté le Roi d'Égypte, Sa Majesté le Roi d'Espagne, le Chef d'État de la République d'Estonie, le Président de la République de Finlande, le Président de la République Française, Sa Majesté le Roi de Grande-Bretagne, d'Irlande et des Territoires Britanniques au delà des Mers, Empereur des Indes, le Président de la République Hellénique, son Altesse Sérénissime le Régent du Royaume de Hongrie, Sa Majesté le Roi d'Italie, Sa Majesté l'Empereur du Japon, le Président de la République de Lettonie, Son Altesse Royale la Grande Duchesse de Luxembourg, le Président des États-Unis du Mexique, Sa Majesté le Roi de Norvège, Sa Majesté la Reine des Pays-Bas, le Président de la République de Pologne, Sa Majesté le Roi de Roumanie, Sa Majesté le Roi de Suède, le Conseil Fédéral Suisse, le Président de la République Tchecoslovaque, le Comité Central Exécutif de l'Union des Républiques Socialistes Socialistes, le Président des États-Unis du Venezuela, Sa Majesté le Roi de Yougoslavie,

ayant reconnu l'utilité de régler d'une manière uniforme les conditions du transport aérien international en ce qui concerne les documents utilisés pour ce transport et la responsabilité du transporteur,

à cet effet ont nommé leurs Plénipotentiaires respectifs lesquels, dûment autorisés, ont conclu et signé la Convention suivante:

Chapitre premier.

Objet — Définitions.

Article premier.

(1) La présente Convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transports aériens.

(2) Est qualifié „transport international“, au sens de la présente Convention, tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties Contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie Contractante, si une escale est prévue dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une autre Puissance même non Contractante. Le transport sans une telle escale entre les territoires soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité de la même Haute Partie Contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente Convention.

(3) Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs est censé constituer pour l'application de cette Convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats et il ne

czy też szeregu umów. Nie traci on swego charakteru międzynarodowego, przez to, że jedna tylko z umów lub szereg umów mają być całkowicie wykonane na obszarze podlegającym suwerenności, suzerenności, mandatowi lub władzy tej samej Wysockiej Umawiającej się Strony.

Artykuł 2.

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

2) Konwencja nie stosuje się do przewozów dokonywanych w ramach międzynarodowych umów pocztowych.

Rozdział II.

Dokumenty przewozowe.

Dział I.

Bilety podróży.

Artykuł 3.

1) Przewoźcy obowiązani są do wydawania przy przewozie podróźnych biletu podróży, który winien zawierać następujące dane:

- a) miejsce i datę wystawienia,
- b) miejsce wyruszenia i miejsce przeznaczenia,
- c) przewidziane miejsca zatrzymania, przy czym przewoźcy ma możliwość zastrzeżenia, na wypadek konieczności, zmian, nie odbierających przewozowi charakteru międzynarodowego,

d) nazwisko i adres przewoźcego(ych),

e) wzmiankę, że przewóz podlega systemowi odpowiedzialności ustalonemu przez niniejszą konwencję.

2) Brak, nieprawidłowość, lub zagubienie biletu nie naruszają ani istnienia ani ważności umowy o przewóz, która tem niemniej podlegać będzie prawidłom niniejszej konwencji. Jeśli jednakże przewoźcy przyjmie podróźnego bez wydania biletu podróży — nie będzie on miał prawa powoływania się na te postanowienia niniejszej konwencji, które wyłączają lub ograniczają jego odpowiedzialność.

Dział II.

Kwit bagażowy.

Artykuł 4.

1) Przewoźcy obowiązani są przy przewozie bagażu, poza przewozem drobnych przedmiotów użytku osobistego, którymi opiekuje się sam podróźny, wydawać kwit bagażowy.

2) Kwit bagażowy wystawia się w dwóch egzemplarzach, jeden dla podróźnego, drugi dla przewoźcego.

3) Kwit bagażowy winien zawierać następujące dane:

- a) miejsce i datę wystawienia,
- b) miejsce wyruszenia i miejsce przeznaczenia,
- c) nazwisko i adres przewoźcego(ych),
- d) numer biletu podróży,
- e) wzmiankę, że bagaż wydany będzie okazielowi kwitu,

f) ilość i wagę pakunków,

g) wartość zadeklarowaną zgodnie z ustępem 2 art. 22,

perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une même Haute Partie Contractante.

Article 2.

(1) La Convention s'applique aux transports effectués par l'État ou les autres personnes juridiques de droit public, dans les conditions prévues à l'article 1er.

(2) Sont exceptés de l'application de la présente Convention les transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales.

Chapitre II.

Titre de transport.

Section I.

Billet de passage.

Article 3.

(1) Dans le transport de voyageurs, le transporteur est tenu de délivrer un billet de passage qui doit contenir les mentions suivantes:

- a) le lieu et la date de l'émission;
- b) les points de départ et de destination;
- c) les arrêts prévus, sous réserve de la faculté pour le transporteur de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international;

d) le nom et l'adresse du ou des transporteurs;

e) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

(2) L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois si le transporteur accepte le voyageur sans qu'il ait été délivré un billet de passage, il n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Section II.

Bulletin de bagages.

Article 4.

(1) Dans le transport de bagages, autres que les menus objets personnels dont le voyageur conserve la garde, le transporteur est tenu de délivrer un bulletin de bagages.

(2) Le bulletin de bagages est établi en deux exemplaires, l'un pour le voyageur, l'autre pour le transporteur.

(3) Il doit contenir les mentions suivantes:

- a) le lieu et la date de l'émission;
- b) les points de départ et de destination;
- c) le nom et l'adresse du ou des transporteurs;
- d) le numéro du billet de passage;
- e) l'indication que la livraison des bagages est faite au porteur du bulletin;

f) le nombre et le poids des colis;

g) le montant de la valeur déclarée conformément à l'article 22 alinéa 2;

h) wzmiankę, że przewóz podlega systemowi odpowiedzialności ustalcnemu przez niniejszą konwencję.

4) Brak, nieprawidłowość, lub zagubienie kwitu, nie naruszają ani istnienia ani ważności umowy o przewóz, która tem niemniej podlegać będzie prawidłom niniejszej konwencji. Jeśli jednakże przewoźcy przyjmie bagaż bez wydania kwitu lub jeżeli kwit nie zawiera danych wskazanych pod literą d), f), h), przewoźcy nie będzie miał prawa powoływania się na te postanowienia niniejszej konwencji, które wyłączają lub ograniczają jego odpowiedzialność.

Dział III. Przewozowy list lotniczy.

Artykuł 5.

1) Przewoźcy towary ma prawo żądać od wysyłającego wystawienia i wręczenia mu dokumentu zwanego „przewozowym listem lotniczym”, wysyłający ma prawo żądać od przewoźcego przyjęcia tego dokumentu.

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

Artykuł 6.

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

2) Pierwszy egzemplarz zawiera uwagę „dla przewoźcego”, podpisuje go wysyłający. Drugi egzemplarz zawiera uwagę „dla odbiorcy”, podpisują go wysyłający i przewoźcy, dołącza się go do towaru. Trzeci egzemplarz podpisuje przewoźcy i wręcza go wysyłającemu po przyjęciu towarów.

3) Przewoźcy winien położyć swój podpis z chwilą przyjęcia towarów.

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

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

Artykuł 7.

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

Artykuł 8.

Przewozowy list lotniczy winien zawierać następujące dane:

- a) miejsce i datę wystawienia dokumentu,
- b) miejsce wyruszenia i miejsce przeznaczenia,
- c) przewidziane miejsca zatrzymania, przy czym przewoźcy ma możność zastrzeżenia, na wy-

h) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

(4) L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois si le transporteur accepte les bagages sans qu'il ait été délivré un bulletin ou si le bulletin ne contient pas les mentions indiquées sous les lettres d), f), h), le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Section III. Lettre de transport aérien.

Article 5.

(1) Tout transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement et la remise d'un titre appelé: „lettre de transport aérien”; tout expéditeur a le droit de demander au transporteur l'acceptation de ce document.

(2) Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de ce titre n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention, sous réserve des dispositions de l'article 9.

Article 6.

(1) La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux et remise avec la marchandise.

(2) Le premier exemplaire porte la mention „pour le transporteur”; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention „pour le destinataire”; il est signé par l'expéditeur et le transporteur et il accompagne la marchandise. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

(3) La signature du transporteur doit être apposée dès l'acceptation de la marchandise.

(4) La signature du transporteur peut être remplacée par un timbre; celle de l'expéditeur peut être imprimée ou remplacée par un timbre.

(5) Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, il est considéré jusqu'à preuve contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

Article 7.

Le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien différentes lorsqu'il y a plusieurs colis.

Article 8.

La lettre de transport aérien doit contenir les mentions suivantes:

- a) le lieu où le document a été créé et la date à laquelle il a été établi;
- b) les points de départ et de destination;
- c) les arrêts prévus, sous réserve de la faculté, pour le transporteur, de stipuler qu'il pourra les mo-

padek konieczności, zmian, nie odbierających przewozowi charakteru międzynarodowego;

- d) nazwisko i adres wysyłającego,
- e) nazwisko i adres pierwszego przewoźcego,
- f) ewentualne nazwisko i adres odbiorcy,
- g) rodzaj towaru,
- h) ilość, rodzaj opakowania, cechy szczególnie lub numery pakunków,
- i) wagę, ilość, objętość lub wymiary towaru,
- j) zewnętrzny stan towaru lub opakowania,
- k) cenę przewozu, jeśli została umówiona, datę i miejsce zapłaty i wskazanie osoby, która ma zapłacić,
- l) jeśli przesłanie dokonane jest za pobraniem — cenę towarów i ewentualnie wysokość kosztów,
- m) wartość zadeklarowaną zgodnie z ustępem 2 art. 22,
- n) ilość egzemplarzy przewozowego listu lotniczego,
- o) dokumenty doręczone przewoźcemu w związku do lotniczego listu przewozowego,
- p) czas przewozu i ogólne wskazanie drogi (via), jeśli co do tego nastąpiła umowa,
- q) wzmiankę, że przewóz podlega systemowi odpowiedzialności ustalonymu przez niniejszą konwencję.

Artykuł 9.

Jeśli przewoźcy przyjmie towary bez wystawienia przewozowego listu lotniczego lub jeżeli list ten nie zawiera wszystkich danych wskazanych w artykule 8 [od a) do i) włącznie oraz q)] — nie będzie miał prawa powoływania się na te postanowienia niniejszej konwencji, które wyłączają lub ograniczają jego odpowiedzialność.

Artykuł 10.

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

2) Ponośi on odpowiedzialność za wszelkie szkody wynikłe dla przewoźcego lub każdej innej osoby z racji udzielonych przez siebie wskazówek i deklaracji, nieprawidłowych, niedokładnych lub niepełnych.

Artykuł 11.

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

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

difier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international;

- d) le nom et l'adresse de l'expéditeur;
- e) le nom et l'adresse du premier transporteur;
- f) le nom et l'adresse du destinataire, s'il y a lieu;
- g) la nature de la marchandise;
- h) le nombre, le mode d'emballage, les marques particulières ou les numéros des colis;
- i) le poids, la quantité, le volume ou les dimensions de la marchandise;
- j) l'état apparent de la marchandise et de l'emballage;
- k) le prix du transport s'il est stipulé, la date et le lieu de paiement et la personne qui doit payer;
- l) si l'envoi est fait contre remboursement, le prix des marchandises et, éventuellement, le montant des frais;
- m) le montant de la valeur déclarée conformément à l'article 22, alinéa 2;
- n) le nombre d'exemplaires de la lettre de transport aérien;
- o) les documents transmis au transporteur pour accompagner la lettre de transport aérien;
- p) le délai de transport et l'indication sommaire de la voie à suivre (via) s'ils ont été stipulés;
- q) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

Article 9.

Si le transporteur accepte des marchandises sans qu'il ait été établi une lettre de transport aérien, ou si celle-ci ne contient pas toutes les mentions indiquées par l'article 8 [a) à i) inclusivement et q)], le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Article 10.

(1) L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise qu'il inscrit dans la lettre de transport aérien.

(2) Il supportera la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou toute autre personne à raison de ses indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

Article 11.

(1) La lettre de transport aérien fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport.

(2) Les énonciations de la lettre de transport aérien, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre des colis font foi jusqu'à preuve contraire; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur qu'autant que la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou qu'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.

Artykuł 12.

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

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

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

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

Artykuł 13.

1) Odbiorca ma prawo, z wyjątkiem wypadków wskazanych w artykule poprzednim, żądać od przewoźcego, z chwilą nadejścia towaru na miejsce przeznaczenia, wydania mu przewozowego listu lotniczego i dostarczenia towaru za zwrotem wierzytelności i po wykonaniu warunków przewozu, wskazanych w przewozowym liście lotniczym.

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

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

Artykuł 14.

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

Artykuł 15.

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

Article 12.

(1) L'expéditeur a le droit sous la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aérodrome de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de transport aérien, soit en demandant son retour à l'aérodrome de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.

(2) Dans le cas où l'exécution des ordres de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.

(3) Si le transporteur se conforme aux ordres de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourrait être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien.

(4) Le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence, conformément à l'article 13 ci-dessous. Toutefois, si le destinataire refuse la lettre de transport ou la marchandise, ou s'il ne peut être atteint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

Article 13.

(1) Sauf dans les cas indiqués à l'article précédent, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui remettre la lettre de transport aérien et de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport indiquées dans la lettre de transport aérien.

(2) Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise.

(3) Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

Article 14.

L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits qui leur sont respectivement conférés par les articles 12 et 13, chacun en son propre nom, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition d'exécuter les obligations que le contrat impose.

Article 15.

(1) Les articles 12, 13 et 14 ne portent aucun préjudice ni aux rapports de l'expéditeur et du destinataire entre eux, ni aux rapports des tiers dont les droits proviennent, soit du transporteur, soit du destinataire.

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

Artykuł 16.

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

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

Rozdział III.

Odpowiedzialność przewoźcy.

Artykuł 17.

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

Artykuł 18.

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

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

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

Artykuł 19.

Przewoźcy odpowiedzialny jest za szkodę wynikłą z opóźnienia w przewozie powietrznym podróżnych, bagażu i towarów.

Artykuł 20.

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

(2) Toute clause dérogeant aux stipulations des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien.

Article 16.

(1) L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et de joindre à la lettre de transport aérien les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés.

(2) Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants.

Chapitre III.

Responsabilité du transporteur.

Article 17.

Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement.

Article 18.

(1) Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés ou de marchandises lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

(2) Le transport aérien, au sens de l'alinéa précédent, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aéroport ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport.

(3) La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien.

Article 19.

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises.

Article 20.

(1) Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

2) Przy przewozach towarów i bagażu przewożący nie jest odpowiedzialny, jeżeli dowiedzie, że szkoda wynikła z błędu pilotażu, prowadzenia statku powietrznego, lub nawigacji i że pod wszelkimi innymi względami zarówno on jak i osoby za niego działające przedsięwzięły wszystkie potrzebne środki dla uniknięcia szkody.

Artykuł 21.

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

Artykuł 22.

1) Przy przewozie osób — odpowiedzialność przewożącego w stosunku do każdego podróżnego ograniczona jest do sumy stu dwudziestu pięciu tysięcy franków. W razie jeśli odszkodowanie może być według prawa sądu okrzekającego ustalone w formie renty, kapitał tej renty nie może przekroczyć powyższej granicy. Jednakże podróżny może w drodze specjalnej umowy z przewożącym ustalić wyższą granicę odpowiedzialności.

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

3) Co się tyczy przedmiotów, któremi opiekuje się podróżny — odpowiedzialność przewożącego ograniczona jest do pięciu tysięcy franków w stosunku do jednego podróżnego.

4) Powyższe sumy uważane są za odnoszące się do franka francuskiego, zawierającego sześćdziesiąt pięć i pół miligramów złota dziewięćsetnej próby. Sumy te mogą być przeliczone w cyfrach okrągłych na każdą inną monetę państwową.

Artykuł 23.

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

Artykuł 24.

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

2) W wypadkach przewidzianych w artykule 17 mają również zastosowanie postanowienia poprzedniego ustępu, co nie przesądza bliższego określenia

(2) Dans les transports de marchandises et de bagages, le transporteur n'est pas responsable, s'il prouve que le dommage provient d'une faute de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation, et que, à tous autres égards, lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage.

Article 21.

(1) Dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

Article 22.

(1) Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur envers chaque voyageur est limitée à la somme de cent vingt cinq mille francs. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois par une convention spéciale avec le transporteur, le voyageur pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

(2) Dans le transport de bagages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de deux cent cinquante francs par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

(3) En ce qui concerne les objets dont le voyageur conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à cinq mille francs par voyageur.

(4) Les sommes indiquées ci-dessus sont considérées comme se rapportant au franc français constitué par soixante-cinq et demie milligrammes d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Elles pourront être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds.

Article 23.

Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente Convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention.

Article 24.

(1) Dans les cas prévus aux articles 18 et 19 toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

(2) Dans les cas prévus à l'article 17, s'appliquent également les dispositions de l'alinéa précédent, sans préjudice de la détermination des person-

osób, mających prawo skargi, i ich odnośnych uprawnień.

Artykuł 25.

1) Przewoźcy nie będzie miał prawa powoływania się na postanowienia niniejszej konwencji, które wykluczają lub ograniczają jego odpowiedzialność, jeśli szkoda wynikła z jego podstępów lub winy, która według prawa sądu orzekającego uważana jest za równoznaczną z podstępem.

2) Prawo to nie będzie mu również przysługiwać, jeśli szkoda została spowodowana w tych samych warunkach przez jedną z osób za niego działających w wykonaniu swych funkcji.

Artykuł 26.

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

2) Odbiorca winien w razie uszkodzenia skierować sprzeciw do przewoźcy natychmiast po stwierdzeniu uszkodzenia i najpóźniej w ciągu trzech dni w stosunku do bagażu i siedmiu dni w stosunku do towarów, licząc od dnia ich przyjęcia. W razie opóźnienia sprzeciw powinien być zgłoszony najpóźniej w ciągu 14 dni, licząc od dnia, w którym bagaż lub towary oddane zostały do rozporządzenia odbiorcy.

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

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

Artykuł 27.

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

Artykuł 28.

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

2) Postępowanie podlegać będzie prawu sądu orzekającego.

Artykuł 29.

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

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

nes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs.

Article 25.

(1) Le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui, d'après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol.

(2) Ce droit lui sera également refusé si le dommage a été causé dans les mêmes conditions par un de ses préposés agissant dans l'exercice de ses fonctions.

Article 26.

(1) La réception des bagages et marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées en bon état et conformément au titre de transport.

(2) En cas d'avarie le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de trois jours pour les bagages et de sept jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les quatorze jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.

(3) Toute protestation doit être faite par réserve inscrite sur le titre de transport ou par un autre écrit expédié dans le délai prévu pour cette protestation.

(4) À défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

Article 27.

En cas de décès du débiteur, l'action en responsabilité, dans les limites prévues par la présente Convention, s'exerce contre ses ayants droit.

Article 28.

(1) L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'une des Hautes Parties Contractantes, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

(2) La procédure sera réglée par la loi du tribunal saisi.

Article 29.

(1) L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.

(2) Le mode du calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi.

Artykuł 30.

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

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

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

Rozdział IV.

Postanowienia dotyczące przewozów mieszanych.

Artykuł 31.

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

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

Rozdział V.

Postanowienia ogólne i końcowe.

Artykuł 32.

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

Artykuł 33.

Konwencja niniejsza nie może zabronić przewoźnemu odmówienia zawarcia umowy o przewóz lub

Article 30.

(1) Dans les cas de transport régis par la définition du troisième alinéa de l'article premier, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par cette Convention, et est censé être une des parties contractantes du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.

(2) Au cas d'un tel transport, le voyageur ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage.

(3) S'il s'agit de bagages ou de marchandises, l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur et le destinataire qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.

Chapitre IV.

Dispositions relatives aux transports combinés.

Article 31.

(1) Dans le cas de transports combinés effectués en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les stipulations de la présente Convention ne s'appliquent qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article premier.

(2) Rien dans la présente Convention n'empêche les parties, dans le cas de transports combinés, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente Convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.

Chapitre V.

Dispositions générales et finales.

Article 32.

(1) Sont nulles toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente Convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence. Toutefois, dans le transport des marchandises, les clauses d'arbitrage sont admises, dans les limites de la présente Convention, lorsque l'arbitrage doit s'effectuer dans les lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 28 alinéa 1.

Article 33.

Rien dans la présente Convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un

ułożenia przepisów, które nie stałyby w sprzeczności z postanowieniami niniejszej konwencji.

Artykuł 34.

Konwencja niniejsza nie stosuje się ani do międzynarodowych przewozów powietrznych, dokonywanych przez przedsiębiorstwa przewozów powietrznych tytułem wstępnej próby w celu ustanowienia regularnych linii żeglugi powietrznej, ani do przewozów wykonywanych w wyjątkowych okolicznościach i poza wszelkimi normalnymi czynnościami eksploatacji lotniczej.

Artykuł 35.

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

Artykuł 36.

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

Artykuł 37.

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

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

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

Artykuł 38.

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

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

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

Artykuł 39.

1) Każda z Wysokich Umawiających się Stron będzie mogła wypowiedzieć niniejszą konwencję w drodze notyfikacji złożonej Rządowi Rzeczypospolitej

contrat de transport ou de formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente Convention.

Article 34.

La présente Convention n'est applicable ni aux transports aériens internationaux exécutés à titre de premiers essais par des entreprises de navigation aérienne en vue de l'établissement de lignes régulières de navigation aérienne ni aux transports effectués dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne.

Article 35.

Lorsque dans la présente Convention il est question de jours, il s'agit de jours courants et non de jours ouvrables.

Article 36.

La présente Convention est rédigée en français en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du Ministère des Affaires Étrangères de Pologne, et dont une copie certifiée conforme sera transmise par les soins du Gouvernement polonais au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

Article 37.

(1) La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés aux archives du Ministère des Affaires Étrangères de Pologne, qui en notifiera le dépôt au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

(2) Dès que la présente Convention aura été ratifiée par cinq des Hautes Parties Contractantes, elle entrera en vigueur entre Elles le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de la cinquième ratification. Ultérieurement elle entrera en vigueur entre les Hautes Parties Contractantes qui l'auront ratifiée et la Haute Partie Contractante qui déposera son instrument de ratification le quatre-vingt-dixième jour après son dépôt.

(3) Il appartiendra au Gouvernement de la République de Pologne de notifier au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention ainsi que la date du dépôt de chaque ratification.

Article 38.

(1) La présente Convention, après son entrée en vigueur, restera ouverte à l'adhésion de tous les États.

(2) L'adhésion sera effectuée par une notification adressée au Gouvernement de la République de Pologne, qui en fera part au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

(3) L'adhésion produira ses effets à partir du quatre-vingt-dixième jour après la notification faite au Gouvernement de la République de Pologne.

Article 39.

(1) Chacune des Hautes Parties Contractantes pourra dénoncer la présente Convention par une notification faite au Gouvernement de la République

spolitej Polskiej, który natychmiast zawiadomi o niej Rządy każdej z Wysokich Umawiających się Stron.

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

Artykuł 40.

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

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

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

Artykuł 41.

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

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

ZA NIEMCY:

R. Richter
Dr. A. Wegerdt
Dr. E. Albrecht
Dr. iur. Otto Riese

ZA AUSTRJĘ:

Strobele
Reinoehl

ZA BELGJĘ:

Bernard de l'Escaille

ZA STANY ZJEDNOCZONE BRAZYLJI:

Alcibiades Peçanha

ZA BUŁGARJĘ:

ZA CHINY:

ZA DANJĘ:

L. Ingerslev
Knud Gregersen

de Pologne, qui en avisera immédiatement le Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

(2) La dénonciation produira ses effets six mois après la notification de la dénonciation et seulement à l'égard de la Partie qui y aura procédé.

Article 40.

(1) Les Hautes Parties Contractantes pourront, au moment de la signature, du dépôt des ratifications, ou de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'Elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas à tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou à tout autre territoire sous suzeraineté.

(2) En conséquence Elles pourront ultérieurement adhérer séparément au nom de tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoire sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout territoire sous suzeraineté ainsi exclus de leur déclaration originelle.

(3) Elles pourront aussi, en se conformant à ses dispositions, dénoncer la présente Convention séparément ou pour tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout autre territoire sous suzeraineté.

Article 41.

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura la faculté au plus tôt deux ans après la mise en vigueur de la présente Convention de provoquer la réunion d'une nouvelle Conférence Internationale dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente Convention. Elle s'adressera dans ce but au Gouvernement de la République Française qui prendra les mesures nécessaires pour préparer cette Conférence.

La présente Convention, faite à Varsovie le 12 octobre 1929 restera ouverte à la signature jusqu'au 31 janvier 1930.

POUR L'ALLEMAGNE:

R. Richter
Dr. A. Wegerdt
Dr. E. Albrecht
Dr. iur. Otto Riese

POUR L'AUTRICHE:

Strobele
Reinoehl

POUR LA BELGIQUE:

Bernard de l'Escaille

POUR LES ÉTATS-UNIS DU BRÉSIL:

Alcibiades Peçanha

POUR LA BULGARIE:

POUR LA CHINE:

POUR LE DANEMARK:

L. Ingerslev
Knud Gregersen

ZA EGIPT:
 ZA HISZPANJĘ:
Silvio Fernandez Vallin
 ZA ESTONJĘ:
 ZA FINLANDJĘ:
 ZA FRANCJĘ:
Pierre Étienne Flandin
Georges Ripert
 ZA WIELKĄ BRYTANJĘ I IRLANDJĘ POŁ-
 NOCNĄ:
A. H. Dennis
Orme Clarke
R. L. Megarry
 ZA ZWIĄZEK PAŃSTW AUSTRALIJSKICH:
A. H. Dennis
Orme Clarke
R. L. Megarry
 ZA ZWIĄZEK POŁUDNIOWO AFRYKAŃSKI:
A. H. Dennis
Orme Clarke
R. L. Megarry
 ZA REPUBLIKĘ GRECKĄ:
G. C. Lagoudakis
 ZA WĘGRY:
 ZA WŁOCHY:
A. Giannini
 ZA JAPONJĘ:
Kazuo Nishikawa
 ZA ŁOTWĘ:
M. Nukša
 ZA LUKSEMBURG:
E. Arendt
 ZA MEKSYK:
 ZA NORWEGJĘ:
N. Ch. Ditleff
 ZA HOLANDJĘ:
W. B. Engelbrecht
 ZA POLSKĘ:
August Zaleski
Alfons Kühn
 ZA RUMUNJĘ:
G. Cretziano
 ZA SZWECJĘ:
 ZA SZWAJCARJĘ:
Edm. Pittard
Dr. F. Hess
 ZA CZECHOSŁOWACJĘ:
Dr. V. Girsá
 ZA ZWIĄZEK SOCJALISTYCZNYCH REPUBLIK
 RAD:
Kociubinsky
 ZA WENEZUELE:
 ZA JUGOSŁAWJĘ:
Ivo de Giulli

PROTOKÓŁ DODATKOWY.

Ad Artykuł 2.

Wysokie Umawiające się Strony zastrzegają sobie prawo oświadczenia w chwili ratyfikacji lub przystąpienia, że ustęp pierwszy artykułu 2 niniejszej konwencji nie będzie miał zastosowania do mię-

POUR L'ÉGYPTE:
 POUR L'ESPAGNE:
Silvio Fernandez Vallin
 POUR L'ESTONIE:
 POUR LA FINLANDE:
 POUR LA FRANCE:
Pierre Étienne Flandin
Georges Ripert
 POUR LA GRANDE-BRETAGNE ET L'IRLANDE
 DU NORD:
A. H. Dennis
Orme Clarke
R. L. Megarry
 POUR LE COMMONWEALTH D'AUSTRALIE:
A. H. Dennis
Orme Clarke
R. L. Megarry
 POUR L'UNION SUD-AFRICAINE:
A. H. Dennis
Orme Clarke
R. L. Megarry
 POUR LA RÉPUBLIQUE HELLENIQUE:
G. C. Lagoudakis
 POUR LA HONGRIE:
 POUR L'ITALIE:
A. Giannini
 POUR LE JAPON:
Kazuo Nishikawa
 POUR LA LETTONIE:
M. Nukša
 POUR LE LUXEMBOURG:
E. Arendt
 POUR LE MEXIQUE:
 POUR LA NORVÈGE:
N. Ch. Ditleff
 POUR LES PAYS-BAS:
W. B. Engelbrecht
 POUR LA POLOGNE:
August Zaleski
Alfons Kühn
 POUR LA ROUMANIE:
G. Cretziano
 POUR LA SUÈDE:
 POUR LA SUISSE:
Edm. Pittard
Dr. F. Hess
 POUR LA TCHÉCOSLOVAQUIE:
Dr. V. Girsá
 POUR L'UNION DES RÉPUBLIQUES SOVIÉTIS-
 TES SOCIALISTES:
Kociubinsky
 POUR LE VENEZUELA:
 POUR LA YOUGOSLAVIE:
Ivo de Giulli

PROTOCOLE ADDITIONNEL.

Ad Article 2.

Les Hautes Parties Contractantes se réservent le droit de déclarer au moment de la ratification ou de l'adhésion que l'article 2 alinéa premier, de la présente Convention ne s'appliquera pas aux trans-

dzynarodowych przewozów powietrznych, dokonywanych bezpośrednio przez Państwo, jego kolonie, protektoraty, terytorja mandatowe lub wszelkie inne terytorja podległe jego suwerenności, suzerenności, lub władzy.

ZA NIEMCY:

R. Richter
Dr. A. Wegerdt
Dr. E. Albrecht
Dr. iur. Otto Riese

ZA AUSTRJĘ:

Strobele
Reinoehl

ZA BELGJĘ:

Bernard de l'Escaille

ZA STANY ZJEDNOCZONE BRAZYLJI:

Alcibiades Peçanha

ZA BUŁGARJĘ:

ZA CHINY:

ZA DANJĘ:

L. Ingerslev
Knud Gregersen

ZA EGIPT:

ZA HISZPANJĘ:

Silvio Fernandez Vallin

ZA ESTONJĘ:

ZA FINLANDJĘ:

ZA FRANCJĘ:

Pierre Étienne Flandin
G. Ripert

ZA WIELKĄ BRYTANJĘ I IRLANDJĘ PÓŁNOCNĄ:

A. H. Dennis
Orme Clarke
R. L. Megarry

ZA ZWIĄZEK PAŃSTW AUSTRALIJSKICH:

A. H. Dennis
Orme Clarke
R. L. Megarry

ZA ZWIĄZEK POŁUDNIOWO AFRYKAŃSKI:

A. H. Dennis
Orme Clarke
R. L. Megarry

ZA REPUBLIKĘ GRECKĄ:

G. C. Lagoudakis

ZA WĘGRY:

ZA WŁOCHY:

A. Giannini

ZA JAPONJĘ:

Kazuo Nishikawa

ZA ŁOTWĘ:

M. Nukša

ZA LUKSEMBURG:

E. Arendt

ZA MEKSYK:

ZA NORWEGJĘ:

N. Ch. Ditleff

ZA HOLANDJĘ:

W. B. Engelbrecht

ports internationaux aériens effectués directement par l'État, ses colonies, protectorats, territoires sous mandat ou tout autre territoire sous sa souveraineté, sa suzeraineté ou son autorité.

POUR L'ALLEMAGNE:

R. Richter
Dr. A. Wegerdt
Dr. E. Albrecht
Dr. iur. Otto Riese

POUR L'AUTRICHE:

Strobele
Reinoehl

POUR LA BELGIQUE:

Bernard de l'Escaille

POUR LES ÉTATS-UNIS DU BRÉSIL:

Alcibiades Peçanha

POUR LA BULGARIE:

POUR LA CHINE:

POUR LE DANEMARK:

L. Ingerslev
Knud Gregersen

POUR L'ÉGYPTE:

POUR L'ESPAGNE:

Silvio Fernandez Vallin

POUR L'ESTONIE:

POUR LA FINLANDE:

POUR LA FRANCE:

Pierre Étienne Flandin
Georges Ripert

POUR LA GRANDE-BRETAGNE ET L'IRLANDE DU NORD:

A. H. Dennis
Orme Clarke
R. L. Megarry

POUR LE COMMONWEALTH D'AUSTRALIE:

A. H. Dennis
Orme Clarke
R. L. Megarry

POUR L'UNION SUD-AFRICAINE:

A. H. Dennis
Orme Clarke
R. L. Megarry

POUR LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE:

G. C. Lagoudakis

POUR LA HONGRIE:

POUR L'ITALIE:

A. Giannini

POUR LE JAPON:

Kazuo Nishikawa

POUR LA LETTONIE:

M. Nukša

POUR LE LUXEMBOURG:

E. Arendt

POUR LE MEXIQUE:

POUR LA NORVÈGE:

N. Ch. Ditleff

POUR LES PAYS-BAS:

W. B. Engelbrecht

| | |
|--|--|
| ZA POLSKĘ: <i>August Zaleski</i> <i>Alfons Kühn</i> | POUR LA POLOGNE: <i>August Zaleski</i> <i>Alfons Kühn</i> |
| ZA RUMUNJĘ: <i>G. Cretziano</i> | POUR LA ROUMANIE: <i>G. Cretziano</i> |
| ZA SZWECJĘ: | POUR LA SUÈDE: |
| ZA SZWAJCARJĘ: <i>Edm. Pittard</i> <i>Dr. F. Hess</i> | POUR LA SUISSE: <i>Edm. Pittard</i> <i>Dr. F. Hess</i> |
| ZA CZECHOSŁOWACJĘ: <i>Dr. V. Girsá</i> | POUR LA TCHÈCOSLOVAQUIE: <i>Dr. V. Girsá</i> |
| ZA ZWIĄZEK SOCJALISTYCZNYCH REPUBLIK RAD: <i>Kociubinsky</i> | POUR L'UNION DES RÉPUBLIQUES SOVIÉTIS- TES SOCIALISTES: <i>Kociubinsky</i> |
| ZA WENEZUELE: | POUR LE VENEZUELA: |
| ZA JUGOSŁAWJĘ: <i>Ivo de Giulli</i> | POUR LA YOUGOSLAVIE: <i>Ivo de Giulli</i> |

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

Na dowód czego wydaliśmy Akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej.

W Warszawie, dnia 22 marca 1932 r.

(—) *I. Mościcki*

Przez Prezydenta Rzeczypospolitej
Prezes Rady Ministrów:

(—) *A. Prystor*

Minister Spraw Zagranicznych:

(—) *August Zaleski*

L. S.

50.

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 15 listopada 1932 r.

w sprawie złożenia przez Polskę, Brazylię, Francję, Hiszpanję, Jugosławię, Łotwę i Rumunię dokumentów ratyfikacyjnych konwencji o ujednostajnieniu niektórych przepisów, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wraz z protokołem dodatkowym, podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 r.

Podaje się niniejszem do wiadomości, że w wykonaniu art. 37 ustęp 1 konwencji o ujednostajnieniu niektórych przepisów, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisanej wraz z protokołem dodatkowym w Warszawie dnia 12 października 1929 r., złożone zostały w archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych w Warszawie dokumenty ratyfikacyjne tej konwencji wraz z protokołem dodatkowym:

w imieniu Polski, Francji i Łotwy w dniu 15 listopada 1932 r.,
a w imieniu:

| | | |
|------------|---------------|----------|
| Hiszpanji | dnia 31 marca | 1930 r., |
| Brazylii | " 2 maja | 1931 r., |
| Jugosławji | " 27 maja | 1931 r., |
| Rumunji | " 8 lipca | 1931 r., |

oraz, że w myśl art. 37 ust. 2 wspomniana konwencja wchodzi w życie w stosunku do wymienionych państw w dniu 13 lutego 1933 r.

Minister Spraw Zagranicznych: *Beck*