



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IV kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-62-05

Druk nr 4036
Warszawa, 16 maja 2005 r.

Pan
Włodzimierz Cimoszewicz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o ratyfikacji Konwencji o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Spraw Zagranicznych oraz Minister Infrastruktury.

Z szacunkiem

(-) Marek Belka

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

W dniu 28 maja 1999 r. została sporządzona w Montrealu Konwencja o \square jednoczeniu niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego.

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

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

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

Dano w Warszawie, dnia

PREZYDENT
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

PREZES RADY MINISTRÓW

U S T A W A

z dnia

o ratyfikacji Konwencji o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r.

Art. 1. Wyraża się zgodę na dokonanie przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej ratyfikacji Konwencji o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

wniosku o ratyfikację przez Rzeczpospolitą Polską Konwencji o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r.

Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzona w Warszawie w 1929 r. stała się powszechnie przyjętym traktatem w zakresie międzynarodowego prawa prywatnego, normując m.in. sprawy dokumentów przewozowych, odpowiedzialności przewoźnika, jurysdykcji i trybu dochodzenia roszczeń związanych z tym przewozem. Celem Konwencji Warszawskiej było ujednoczenie prawa w kwestiach normowanych w różnych państwach w sposób niejednakowy w tej dziedzinie obrotu międzynarodowego. Protokół Haski z dnia 28 września 1955 r. zmieniający Konwencję Warszawską oraz Konwencja Guadaluajarska z dnia 18 września 1961 r. uzupełniająca Konwencję Warszawską stanowią łącznie system określany nazwą „systemu warszawskiego”.

System warszawski nie spowodował jednak całkowitego ujednoczenia prawa, gdyż nie wszystkie państwa członkowskie Konwencji przyjęły Protokół Haski i Konwencję Guadaluajarską.

Próby modernizacji systemu warszawskiego podejmowane na przestrzeni lat nie przyniosły oczekiwanego rezultatu w postaci jednolitego akceptowanego przez większość państw członkowskich ICAO systemu. Szczególne rozbieżności występowały na styku interesów państw rozwiniętych i rozwijających się.

Jednakże od czasu sporządzenia Konwencji Warszawskiej nastąpiły w lotnictwie cywilnym znaczące zmiany, które spowodowały konieczność pilnego zrewidowania jej postanowień:

- podniósł się poziom techniki i organizacji lotnictwa,
- zmniejszyło się ryzyko wypadków i związanych z nimi szkód,
- przedsiębiorstwa transportu lotniczego wzmocniły się ekonomicznie,

- skutek inflacji zmniejszyła się wartość kwot ograniczających odpowiedzialność przewoźnika,
- w krajach rozwiniętych wzrosły zarobki oraz koszty utrzymania, leczenia itp., co spowodowało wzrost wysokości roszczeń.

W celu zrewidowania i skonsolidowania systemu warszawskiego zwołana została przez ICAO Międzynarodowa Konferencja Prawa Lotniczego (Montreal, 10-28 maja 1999 r.). Na konferencji tej przedstawiono nowy projekt Konwencji o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, zwanej Konwencją Montrealską. Konwencję tę podpisały na konferencji delegacje 53 państw, w tym delegacja polska.

Do chwili obecnej Konwencję podpisało 71 państw i Wspólnota Europejska, a ratyfikowały ją 62 państwa i Wspólnota Europejska. Konwencja Montrealska weszła w życie dnia 4 listopada 2003 r.

Głównym celem przygotowania nowej Konwencji było ustanowienie jednolitych norm dotyczących odpowiedzialności przewoźników lotniczych w celu zastosowania zasad sprawiedliwości i równości w systemach odszkodowań.

Konwencja Montrealska obok zasadniczych zmian zachowuje liczne elementy systemu warszawskiego. Nie wprowadza też obowiązku wypowiedzenia Konwencji Warszawskiej przy ratyfikowaniu Konwencji Montrealskiej, co zapewnia ciągłość systemu prawnego.

Delegacja polska, podpisując nową Konwencję, kierowała się następującymi motywami:

- 1) przyjęcie nowej Konwencji przez znaczną liczbę państw pozwoli na utrzymanie międzynarodowego systemu prawa przewozowego, który w przypadku wystąpienia z niego państw najbardziej rozwiniętych zagrożony byłby rozpadem, a negatywne konsekwencje poniosłyby państwa mniej rozwinięte,
- 2) Konwencja Montrealska stanowi niewątpliwie postęp w zakresie modernizacji prawa dotyczącego przewozu lotniczego i ochrony interesów konsumentów,
- 3) dodatkowe, związane z nowym systemem odpowiedzialności obciążenia przewoźników, a także bilansu płatniczego będą nieznaczne: nowa Konwencja sankcjonuje rozwiązania przyjęte przez Wspólnoty Europejskie, w tym

obowiązujące Rzeczpospolitą Polską rozporządzenie Rady UE nr 2027/97). Konwencja uwzględnia też aprobowane przez UE porozumienia przewoźników IATA, podpisane także przez PLL „LOT” S.A. i zabezpieczone polisą ubezpieczeniową tego przedsiębiorstwa. Nowe obciążenia będą dotyczyły tylko nieznacznej liczby mniejszych przewoźników podejmujących przewozy międzynarodowe,

- 4) w najbardziej istotnych sprawach odpowiedzialności przewoźnika za szkody osobowe prawo polskie jest bliższe Konwencji Montrealskiej niż Warszawskiej; obowiązująca od dnia 17 listopada 2002 r. ustawa z dnia 30 marca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112, z późn. zm.) odsyła w tym zakresie do zasad określonych w ratyfikowanych umowach międzynarodowych, przy czym przewiduje ona stosowanie zasad konwencji międzynarodowych (w ostatniej ratyfikowanej wersji) również do przewozów „niekonwencyjnych” w zakresie odpowiedzialności przewoźnika, tj. przewozów krajowych czy międzynarodowych nie podlegających umowom międzynarodowym.

Najważniejsze korzyści wynikające z wdrożenia Konwencji Montrealskiej, to przede wszystkim:

- uproszczony typ i format dokumentów przewozowych z dopuszczeniem formy elektronicznej,
- zmodyfikowany system odpowiedzialności w przypadku szkód bagażowych,
- wprowadzenie piątej jurysdykcji (prawa obowiązującego w miejscu zamieszkania pasażera) w przypadku śmierci i uszkodzenia ciała pasażera,
- dwustopniowy system odpowiedzialności w przypadku śmierci i uszkodzenia ciała pasażera,
- ochrona ekonomicznych wartości limitów odpowiedzialności przez ustanowienie mechanizmu okresowych przeglądów limitów odpowiedzialności w powiązaniu z poziomem inflacji,
- wypłata zaliczek w przypadku śmierci i uszkodzenia ciała pasażera,
- obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności,
- odpowiedzialność obydwu przewoźników w przewozie typu code-share.

Skutki polityczne

Konwencja Montrealska stanowi jednolity dokument, który mając na celu przede wszystkim konsolidację systemu międzynarodowego – powinien zostać powszechnie przyjęty.

Na Konferencji w Montrealu stanowiska państw najbardziej rozwiniętych i dostatecznie rozwiniętych w kontrowersyjnych kwestiach odpowiedzialności przewoźników za szkody osobowe były zbieżne. Jednakże inne państwa, przede wszystkim najuboższe rozwinięte, dostrzegają w zaostrzeniu zasad i przeniesieniu kwotowych limitów odszkodowań dla pasażerów zagrożenie dla sytuacji słabszych ekonomicznie przewoźników narodowych oraz dla bilansu obrotów zagranicznych w sektorze lotnictwa. Jednakże państwa te nie dostrzegają największej groźby – rozpadu systemu warszawskiego i pozbawienia przewoźników operujących do najbogatszych krajów jakiegokolwiek ochrony w tych krajach, wynikającej z obowiązujących konwencji, podczas gdy nawet przy zaostrzeniu systemu odpowiedzialności w Konwencji Montrealskiej, zachowują one pewne możliwości obrony swych interesów.

Konwencję Montrealską podpisały podczas Konferencji Dyplomatycznej 53 państwa, a następnie 18 nowych państw oraz Wspólnota Europejska. Do chwili obecnej podpisało ją 71 państw i Wspólnota Europejska, a 62 państwa i Wspólnota Europejska ratyfikowały Konwencję. Decyzja Rady UE w sprawie przystąpienia Wspólnoty Europejskiej do Konwencji Montrealskiej (art. 2) określa sposób ratyfikacji Konwencji: przewodniczący Rady UE złożył dokument ratyfikacyjny w imieniu Wspólnoty Europejskiej wraz ze wskazaniem dokumentu upoważniającego do dokonania tej czynności. Zgodnie z treścią ww. art. 2, dnia 28 kwietnia 2004 r. dokumenty ratyfikacyjne złożyło również 15 państw członkowskich Wspólnoty. Konwencja weszła w życie w stosunku do państw członkowskich Wspólnoty i Wspólnoty Europejskiej w dniu 28 czerwca 2004 r.

Konwencja Montrealska jest aktem prawnym, który powinien być ratyfikowany także przez Rzeczpospolitą Polską, na mocy art. 6.2 Aktu dotyczącego warunków przystąpienia Rzeczypospolitej Polskiej oraz dostosowań w traktatach stanowiących podstawę Unii Europejskiej, stanowiącego część Traktatu akcesyjnego podpisanego dnia 16 kwietnia 2003 r. w Atenach.

Skutki prawne

Ratyfikacja Konwencji Montrealskiej nie spowoduje konieczności dokonania istotnych zmian w przepisach krajowych dotyczących odpowiedzialności przewoźnika lotniczego przy międzynarodowym przewozie lotniczym, gdyż w art. 208 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz.U. Nr 130, poz. 1112, z późn. zm.) ustanowiony został obowiązek stosowania w tym zakresie zasad określonych w ratyfikowanych umowach międzynarodowych, a ponadto nakazuje się w nim stosowanie zasad konwencji międzynarodowych (wstatniej ratyfikowanej ich wersji) również do przewozów „niekonwencyjnych” w zakresie odpowiedzialności przewoźnika, tj. przewozów krajowych i międzynarodowych nie podlegających umowom międzynarodowym.

Tak więc postanowienia ratyfikowanej Konwencji Montrealskiej, zgodnie z Prawem lotniczym, będą automatycznie obowiązywać w obszarze regulacji prawnych dotyczących odpowiedzialności przewoźników lotniczych przy międzynarodowych przewozach lotniczych, w zakresie przez nią unormowanym. Zgodnie z art. 55 Konwencji Montrealskiej postanowienia te mają pierwszeństwo w stosunku do postanowień aktów prawnych systemu Konwencji Warszawskiej.

Ponadto z dniem wejścia w życie Konwencji Montrealskiej we Wspólnocie, tj. od dnia 28 czerwca 2004 r. stosowane jest w państwach członkowskich WE także rozporządzenie (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 maja 2002 r. zmieniające rozporządzenie Rady (WE) w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych odwołujące się w swoich postanowieniach do Konwencji Montrealskiej. Rozporządzenie to stanowi prawo powszechnie obowiązujące we wspólnotowym porządku prawnym i Rzeczpospolita Polska, jako państwo członkowskie Wspólnoty, jest obowiązana do jego stosowania.

Skutki społeczne

Zmiany systemu odszkodowań zaproponowane w Konwencji Montrealskiej są wyrazem powszechnych tendencji zmierzających do zapewnienia lepszej ochrony interesów pasażerów poszkodowanych w wypadkach lotniczych, zwłaszcza w przypadkach szkód osobowych.

Obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności, wypłata zaliczek na poczet odszkodowań, weryfikacja limitów odszkodowań z uwzględnieniem inflacji, tzw. piąta

jurysdykcja (możliwość dochodzenia roszczeń o odszkodowanie w miejscu zamieszkania pasażera) oznaczają poważne wzmocnienie ochrony interesów osób poszkodowanych, przy zachowaniu możliwości uwolnienia się przewoźnika od odpowiedzialności przez udowodnienie braku winy po jego stronie lub przez udowodnienie winy osoby trzeciej. W ten sposób system odszkodowań wdraża zasady uznane za społecznie sprawiedliwe.

Skutki ekonomiczne

Konwencja Montrealska zniosła wszelkie kwotowe limity odszkodowania za szkodę na osobie pasażera i zróżnicowała zasadę odpowiedzialności. Do wysokości roszczenia nie przekraczającej 100 000,00 SDR (Special Drawing Rights, jednostka walutowa MFW o równowartości ok. 1,3 USD) odpowiedzialność jest zaostrzona, obiektywna, obejmuje nawet działanie siły wyższej. W zakresie w jakim szkoda przekracza tę kwotę, przewoźnik nie odpowiada, jeżeli udowodni, że szkoda powstała bez jego winy, ewentualnie z winy osoby trzeciej. Nigdy nie odpowiada w zakresie, w jaki szkodę spowodował poszkodowany.

Jak już wspomniano wyżej, wdrożone przez Wspólnoty Europejskie rozporządzenie Rady UE nr 2027/97 przewidujące zasady, które zastosowano później w przyszłej Konwencji, zniosło limit odszkodowań za szkody na osobie pasażera, zróżnicowało zasady odpowiedzialności w granicach i powyżej 100 000,00 SDR oraz unormowało wypłatę zaliczek w razie śmierci pasażera nie niższych niż 15 000,00 SDR. Rozporządzenie to zostało zmienione ww. rozporządzeniem Rady i Parlamentu Europejskiego nr 889/2002 przewidującym stosowanie zasad Konwencji Montrealskiej także w odniesieniu do przewozów wewnątrz krajów UE oraz zwiększenie kwoty zaliczek do 16 000,00 SDR.

Z uwagi na rozwiązania zawarte w tych rozporządzeniach, a także w ww. aprobowanych przez UE porozumieniach przewoźników IATA, podpisanych przez PLL „LOT” S.A. – skutki ekonomiczne ratyfikacji Konwencji Montrealskiej zarówno dla polskiego przewoźnika narodowego, jak i budżetu państwa nie powinny ulec zwiększeniu. Nowe obciążenia będą dotyczyły tylko niewielkiej liczby mniejszych przewoźników podejmujących przewozy międzynarodowe, wynikające z konieczności podwyższenia przez tych przewoźników stawek ubezpieczenia. Jednakże wg przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie wymagań

dotyczących ubezpieczeń od odpowiedzialności cywilnej użytkowników statków powietrznych, przewoźników i innych przedsiębiorców prowadzących działalność lotniczą (Dz. U. Nr 110, poz. 1168) – przewoźnicy ci będą mogli ubezpieczać się łącznie, co powinno te koszty zredukować.

Tryb związania Rzeczypospolitej Polskiej Konwencją Montrealską

Zgodnie z art. 53 ust. 3 Konwencji podlega ona ratyfikacji przez państwa i regionalne organizacje gospodarcze, które ją podpisały.

Z uwagi na fakt, że niniejsza Konwencja zmienia ratyfikowaną Konwencję o jednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Warszawie w 1929 r., i istnieje pierwszeństwo stosowania jej postanowień w stosunku do Konwencji Warszawskiej, a także przedmiot jej uregulowany jest w ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (art. 208), spełnione zostały przesłanki zawarte w art. 91 ust. 1 pkt 2 i 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej – ratyfikacja ww. Konwencji wymaga uprzedniej zgody wyrażonej w ustawie.

KONWENCJA

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

PAŃSTWA BĘDĄCE STRONAMI NINIEJSZEJ KONWENCJI

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

UZNAJĄC potrzebę unowocześnienia i skonsolidowania *Konwencji Warszawskiej* i związanych z nią dokumentów;

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

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

W PRZEKONANIU, że wspólne działanie Państw w celu dalszego zharmonizowania i skodyfikowania niektórych prawideł rządzących międzynarodowym przewozem lotniczym w postaci nowej konwencji jest najbardziej odpowiednim środkiem osiągnięcia sprawiedliwej równowagi interesów;

UZGODNIŁY, CO NASTĘPUJE:

Rozdział I

Ogólne postanowienia

Artykuł 1 - Zakres stosowania

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

2. Za "przewóz międzynarodowy" w rozumieniu niniejszej konwencji uważa się każdy przewóz, w którym, zgodnie z umową stron, miejsce rozpoczęcia i miejsce przeznaczenia, niezależnie od tego czy będą miały miejsce lub nie przerwa w przewozie lub zmiana statku powietrznego, są położone bądź na terytorium dwu Państw Stron, bądź na terytorium jednego tylko Państwa Strony, jeżeli w umowie przewidziano lądowanie na terytorium innego Państwa Strony, nawet nie będącego Państwem Stroną. Przewóz bez takiego lądowania między dwoma punktami położonymi na terytorium jednego tylko Państwa Strony nie jest uważany za przewóz międzynarodowy w rozumieniu niniejszej konwencji.

3. Przewóz, który ma być wykonany przez dwu lub więcej kolejnych przewoźników, uważa się przy stosowaniu niniejszej konwencji za jeden przewóz, jeżeli uważany był przez strony za

jedną czynność, niezależnie od tego czy został umówiony w formie jednej umowy, czy też szeregu umów, i nie traci charakteru międzynarodowego przez to, że jedna umowa lub szereg umów ma podlegać wykonaniu w całości w granicach terytorium tego samego Państwa.

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

Artykuł 2 - Przewóz wykonywany przez Państwo i przewóz przesyłek pocztowych

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

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

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

Rozdział II

Dokumenty i obowiązki stron dotyczące przewozu pasażerów bagażu i towarów

Artykuł 3 - Pasażerowie i bagaż

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

(a) oznaczenie miejsc rozpoczęcia i przeznaczenia przewozu;

(b) jeżeli miejsce rozpoczęcia i przeznaczenia są położone na terytorium jednego Państwa Strony, a jedno lub więcej umówionych miejsc lądowania znajduje się na terytorium innego Państwa, oznaczenie przynajmniej jednego takiego miejsca lądowania.

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

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

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

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

Artykuł 4 - Towary

1. Przy przewozie towarów należy wystawić lotniczy list przewozowy.

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

Artykuł 5 - Treść lotniczego listu przewozowego i poświadczenia przyjęcia towaru

Lotniczy list przewozowy lub potwierdzenie przyjęcia towaru powinny zawierać:

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

Artykuł 6 - Dokument dotyczący rodzaju towaru

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

Artykuł 7 - Opis lotniczego listu przewozowego

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

Artykuł 8 - Dokumenty dotyczące więcej niż jednego pakunku

W przypadku więcej niż jednego pakunku:

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

Artykuł 9 - Niespełnienie wymagań dotyczących dokumentów

Niewypełnienie postanowień artykułów 4 do 8 nie narusza ani istnienia ani ważności umowy

przewozu, która tym niemniej będzie podlegać zasadom niniejszej konwencji, łącznie z zasadami dotyczącymi ograniczenia odpowiedzialności.

Artykuł 10 - Odpowiedzialność za dane zawarte w dokumentach

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

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

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

Artykuł 11 - Moc dowodowa dokumentów

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

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

Artykuł 12 - Prawo dysponowania towarem

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

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

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

egzemplarza lotniczego listu przewozowego lub poświadczenia przyjęcia towaru.

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

Artykuł 13 - Wydanie towaru

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

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

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

Artykuł 14 - Dochodzenie praw nadawcy i odbiorcy

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

Artykuł 15 - Stosunki między nadawcą i odbiorcą oraz między trzema stronami

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

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

Artykuł 16 - Formalności celne, policyjne i innych władz publicznych

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

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

Rozdział III

Odpowiedzialność przewoźnika i zakres wyrównania szkód

Artykuł 17 - Śmierć, uszkodzenie ciała i rozstrój zdrowia pasażera oraz szkody dotyczące bagażu

1. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą w razie śmierci albo uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia pasażera, jeżeli tylko wydarzenie, które spowodowało śmierć, uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia, miało miejsce na pokładzie statku powietrznego lub podczas wszelkich czynności związanych z wsiadaniem lub wysiadaniem.

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

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

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

Artykuł 18 - Szkody dotyczące towaru

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

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

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

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

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

Artykuł 19 - Opóźnienie

Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę spowodowaną opóźnieniem w przewozie pasażerów, bagażu lub towarów. Jednakże przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za szkodę spowodowaną opóźnieniem, jeżeli udowodnił, że on sam i osoby za niego działające podjęli

wszelkie środki, jakich można było rozsądnie oczekiwać, w celu uniknięcia szkody, albo, że podjęcie takich środków było dla nich niemożliwe.

Artykuł 20 - Uwolnienie od odpowiedzialności

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

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

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

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

(a) szkody takiej nie spowodowało niedbalstwo albo inne niewłaściwe działanie lub zaniechanie przewoźnika albo osób za niego działających; albo

(b) szkoda taka została spowodowana wyłącznie niedbalstwem albo innym niewłaściwym działaniem lub zaniechaniem osoby trzeciej.

Artykuł 22 - Ograniczenia odpowiedzialności dotyczącej opóźnień, bagażu i towaru

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

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

3. Przy przewozie towarów odpowiedzialność przewoźnika w razie zniszczenia, zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia jest ograniczona do kwoty 17 Specjalnych Praw ciągnięcia za kilogram z wyjątkiem przypadku, gdy nadawca w czasie oddawania towaru przewoźnikowi złożył specjalną deklarację interesu w dostawie i uiścił dodatkową opłatę, jeżeli jest ona wymagana. W takim przypadku przewoźnik obowiązany jest zapłacić kwotę nie przewyższającą kwoty zadeklarowanej, chyba, że udowodnił, że ta ostatnia przewyższa rzeczywisty interes nadawcy w dostawie.

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

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

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

Artykuł 23 - Przeliczenie jednostek monetarnych

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

2. Jednakże Państwa Strony nie będące członkami Międzynarodowego Funduszu Walutowego, których prawo nie pozwala na zastosowanie postanowień ustępu 1, mogą w czasie ratyfikacji lub przystąpienia albo w każdym późniejszym czasie oświadczyć, że w sprawach rozpatrywanych przez sądy na jego terytorium ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika określone w artykule 21 ustala się w kwocie 1 500 000 jednostek monetarnych na każdego pasażera; 62 500 jednostek monetarnych na każdego pasażera w przypadku określonym w ustępie 1 artykułu 22; 15 000 jednostek monetarnych na każdego pasażera w przypadku określonym w ustępie 2 artykułu 22; oraz 250 jednostek monetarnych za kilogram w przypadku określonym w ustępie 3 artykułu 22. Każda taka jednostka monetarna odpowiada wartości sześćdziesięciu pięciu i pół miligramów złota dziewięćsetnej próby. Przeliczenie tych kwot na krajową jednostkę walutową jest dokonywane zgodnie z prawem zainteresowanego Państwa.

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

zmiany w tym zakresie, gdy tylko mają miejsce.

Artykuł 24 - Rewizja ograniczeń

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

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

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

Artykuł 25 - Postanowienia umowne dotyczące ograniczeń odpowiedzialności

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

Artykuł 26 - Nieważność postanowień umownych

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

Artykuł 27 - Wolność umów

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

Artykuł 28 - Wypłata zaliczek

W razie wypadku lotniczego powodującego śmierć albo uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia pasażerów przewoźnik, jeżeli wymaga tego jego prawo krajowe, powinien bez zwłoki wypłacić

zaliczkę osobie fizycznej lub osobom fizycznym, uprawnionym do dochodzenia odszkodowania, w celu zaspokojenia pilnych potrzeb ekonomicznych tych osób. Wypłata takich zaliczek nie stanowi uznania odpowiedzialności, mogą też one być potrącone z kwot wypłacanych następnie przez przewoźnika z tytułu odszkodowania.

Artykuł 29 - Podstawa roszczeń

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

Artykuł 30 - Osoby działające za przewoźnika i łączna wysokość roszczeń

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

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

3. Z wyjątkiem przypadku przewozu towarów, postanowień ustępów 1 i 2 niniejszego artykułu nie stosuje się, o ile zostało udowodnione, że szkoda powstała w wyniku działania lub zaniechania osoby działającej za przewoźnika, dokonanego z zamiarem wyrządzenia szkody lub przez nierozwagę i ze świadomością prawdopodobieństwa powstania szkody.

Artykuł 31 - Terminy na zgłoszenie szkody

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

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

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

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

Artykuł 32 - Śmierć osoby odpowiedzialnej

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

Artykuł 33 - Właściwość sądów

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

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

3. W rozumieniu ustępu 2:

(a) "umowa handlowa" oznacza umowę inną niż umowa agencyjna, zawartą między przewoźnikami i dotyczącą ich wspólnych usług przewozu lotniczego pasażerów;

(b) "główne lub stałe miejsce zamieszkania" oznacza jedno określone i stałe miejsce pobytu pasażera w czasie wypadku. Obywatelstwo pasażera nie stanowi przy tym czynnika decydującego.

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

Artykuł 34 - Arbitraż

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

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

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

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

Artykuł 35 - Termin wygaśnięcia roszczeń

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

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

Artykuł 36 - Kolejni przewoźnicy

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

2. W przypadku takiego przewozu pasażer i każda osoba uprawniona do odszkodowania dotyczącego pasażera może skierować powództwo tylko przeciwko przewoźnikowi, który

wykonywał przewóz, podczas którego miał miejsce wypadek lub nastąpiło opóźnienie, chyba, że na podstawie wyraźnego postanowienia umowy pierwszy przewoźnik wziął na siebie odpowiedzialność za cały przewóz.

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

Artykuł 37 - Roszczenie zwrotne

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

Rozdział IV

Przewóz mieszany

Artykuł 38 - Przewóz mieszany

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

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

Rozdział V

Przewóz lotniczy wykonywany przez osobę inną niż przewoźnik umowny

Artykuł 39 - Przewoźnik umowny i przewoźnik faktyczny

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

Artykuł 40 - Odpowiedzialność przewoźnika umownego i przewoźnika faktycznego

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

Artykuł 41 - Wspólna odpowiedzialność

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

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

Artykuł 42 - Adresowanie poleceń i zastrzeżeń

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

Artykuł 43 - Osoby działające za przewoźnika

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

Artykuł 44 - Łączna kwota odszkodowań

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

Artykuł 45 - Kierowanie powództwa

W odniesieniu do przewozu wykonywanego przez przewoźnika faktycznego powództwo w sprawie odszkodowania można skierować, według wyboru powoda, przeciwko temu przewoźnikowi lub przeciwko przewoźnikowi umownemu, albo przeciwko każdemu z tych przewoźników łącznie lub oddzielnie. Jeżeli powództwo skierowano przeciwko jednemu tylko z tych przewoźników, przewoźnik ten ma prawo przypozwać drugiego przewoźnika do sądu, do którego wniesiono sprawę, przy czym postępowanie i skutki przypozwania określa się według prawa tego sądu.

Artykuł 46 - Dodatkowa właściwość sądu

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

Artykuł 47 - Nieważność postanowień umownych

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

Artykuł 48 - Wzajemne stosunki przewoźników umownego i faktycznego

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

Rozdział VI

Inne postanowienia

Artykuł 49 - Bezwzględne obowiązanie

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

Artykuł 50 - Ubezpieczenie

Państwa Strony zobowiążą swoich przewoźników do zawarcia umów ubezpieczeniowych pokrywających odpowiedzialność przewoźników przewidzianą w niniejszej konwencji. Państwo Strona, do którego przewoźnik wykonuje loty, może zobowiązać przewoźnika do przedstawienia dowodu na posiadanie odpowiedniej polisy ubezpieczeniowej pokrywającej odpowiedzialność przewidzianą w tej konwencji.

Artykuł 51 - Przewóz wykonywany w nadzwyczajnych okolicznościach

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

Artykuł 52 - Określenie dni

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

Rozdział VII

Postanowienia końcowe

Artykuł 53 - Podpisanie, ratyfikacja i wejście w życie

1. Konwencja niniejsza jest otwarta w Montrealu w dniu 28 maja 1999 roku do podpisania przez Państwa uczestniczące w Międzynarodowej Konferencji Prawa Lotniczego, która odbyła się w Montrealu w dniach od 10 do 28 maja 1999 roku. Po dniu 28 maja 1999 roku konwencja będzie otwarta w głównej siedzibie Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w Montrealu do podpisania przez wszystkie państwa aż do jej wejścia w życie zgodnie z ustępem 6 niniejszego artykułu.
2. Podobnie konwencja niniejsza będzie otwarta do podpisania przez regionalne organizacje integracji ekonomicznej. Przy stosowaniu niniejszej konwencji za "regionalną organizację integracji ekonomicznej" uważa się każdą organizację ustanowioną przez suwerenne państwa określonego regionu, która posiada kompetencje w niektórych sprawach unormowanych przez tę konwencję i została w należyty sposób upoważniona do podpisania, ratyfikowania, przyjęcia, zatwierdzenia tej konwencji lub do przystąpienia do niej. Z wyjątkiem postanowień ustępu 2 artykułu 1, punktu (b) ustępu 1 artykułu 3, punktu (b) artykułu 5, artykułów 23, 33 i 46, oraz punktu (b) artykułu 57, każde postanowienie dotyczące "Państwa Strony" lub "Państw Stron" niniejszej konwencji stosuje się także do regionalnej organizacji integracji ekonomicznej. Przy stosowaniu artykułu 24 postanowienia dotyczące "większości Państw Stron" i "jednej trzeciej Państw Stron" nie stosuje się do regionalnych organizacji integracji ekonomicznej.
3. Konwencja niniejsza podlega ratyfikacji przez Państwa i regionalne organizacje integracji ekonomicznej, które ją podpisały.
4. Każde Państwo lub regionalna organizacja integracji ekonomicznej, które nie podpisały niniejszej konwencji, mogą ją przyjąć, zatwierdzić lub przystąpić do niej w każdym czasie.
5. Dokumenty dotyczące ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia powinny być złożone w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, którą niniejszym wyznacza się na depozytariusza.
6. Konwencja niniejsza wejdzie w życie w sześćdziesiątym dniu po złożeniu depozytariuszowi trzydziestego dokumentu dotyczącego ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia pomiędzy Państwami, które złożyły takie dokumenty. Przy stosowaniu niniejszego ustępu nie liczy się dokumentów złożonych przez regionalne organizacje integracji ekonomicznej.
7. W odniesieniu do innych Państw i innych regionalnych organizacji integracji ekonomicznej konwencja niniejsza będzie miała zastosowanie od sześćdziesiątego dnia po dniu złożenia dokumentu dotyczącego ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia.
8. Depozytariusz notyfikuje niezwłocznie wszystkich sygnatariuszom i Państwom Stronom:
 - (a) każde podpisanie niniejszej konwencji i jego datę;
 - (b) każde złożenie dokumentu dotyczącego ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, oraz jego datę;
 - (c) datę wejścia niniejszej konwencji w życie;
 - (d) datę wejścia w życie każdej rewizji ograniczeń odpowiedzialności ustalonych zgodnie z niniejszą konwencją;
 - (e) każde wypowiedzenie na podstawie artykułu 54.

Artykuł 54 - Wypowiedzenie

1. Każde Państwo Strona może wypowiedzieć niniejszą konwencję w drodze pisemnej notyfikacji depozytariuszowi.
2. Wypowiedzenie jest skuteczne po stu osiemdziesięciu dniach od dnia, w którym depozytariusz otrzymał notyfikację.

Artykuł 55 - Stosunek do innych dokumentów konwencji warszawskiej

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

1. między Państwami Stronami tej konwencji z tego tytułu, że są one równocześnie Stronami:
 - (a) *konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego*, podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (zwaney dalej konwencją warszawską);
 - (b) *protokołu zmieniającego konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego*, podpisaną w Warszawie dnia 12 października 1929 r., sporządzonego w Hadze dnia 28 września 1955 r. (zwanego dalej protokołem haskim);
 - (c) *konwencji uzupełniającej konwencję warszawską o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego przez osobę inną niż przewoźnik umowny*, podpisanej w Guadalajarze dnia 18 września 1961 r. (zwaney dalej konwencją guadalajarską);
 - (d) *protokołu zmieniającego konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego*, podpisaną w Warszawie dnia 12 października 1929 r., zmienioną przez *protokół sporządzony w Hadze dnia 28 września 1955 r.*, podpisanego w Guatemali dnia 8 marca 1971 r. (zwanego dalej protokołem guatemalskim);
 - (e) dodatkowych protokołów nr 1 do 3 oraz protokołu montrealaskiego nr 4 zmieniającego konwencję warszawską zmienioną protokołem haskim lub konwencję warszawską zmienioną protokołami haskim i guatemalskim, popisanych w Montrealu dnia 25 września 1975 r.; albo
2. na terytorium któregośkolwiek Państwa Strony niniejszej konwencji z tego tytułu, że Państwo to jest stroną jednego lub więcej dokumentów, o których mowa wyżej w punktach (a) do (e).

Artykuł 56 - Państwa o więcej niż jednym systemie prawa

1. Jeżeli Państwo ma więcej niż jedną jednostkę terytorialną z różnymi systemami prawa stosowanego w sprawach unormowanych w niniejszej konwencji, może ono w czasie podpisania, ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia oświadczyć, że niniejszą konwencję stosuje się w odniesieniu do wszystkich jego jednostek terytorialnych albo tylko do jednej lub niektórych z tych jednostek, oraz może w każdym czasie zmienić to oświadczenie przez złożenie innego oświadczenia.
2. Każde takie oświadczenie powinno być notyfikowane depozytariuszowi i powinno wyraźnie określić jednostki terytorialne, do których się odnosi.
3. W odniesieniu do Państwa Strony, które złożyło takie oświadczenie:
 - (a) postanowienia artykułu 23 dotyczące "waluty krajowej" będą interpretowane jako odnoszące się do waluty właściwej jednostki terytorialnej tego Państwa, oraz

(b) postanowienia artykułu 28 dotyczące "prawa krajowego" będą interpretowane jako odnoszące się do prawa właściwej jednostki terytorialnej tego Państwa.

Artykuł 57 - Zastrzeżenia

Nie dopuszcza się jakichkolwiek zastrzeżeń do niniejszej konwencji z tym wyjątkiem, że każde Państwo Strona może w każdym czasie oświadczyć w drodze notyfikacji skierowanej do depozytariusza, że niniejsza konwencja nie stosuje się do:

(a) międzynarodowych przewozów wykonywanych bezpośrednio przez to Państwo Stronę w celach niehandlowych w związku z wykonywaniem jego funkcji i obowiązków suwerennego Państwa,

(b) przewozu osób, bagażu i towarów wykonywanego dla jego władz wojskowych statkami powietrznymi zarejestrowanymi w tym Państwie Stronie lub przez nie najętymi, których pojemność została zarezerwowana w całości przez te władze lub w ich imieniu.

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

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

Za zgodność tłumaczenia z oryginałem:

Wykaz sygnatariuszy
Konwencji o ujednoczeniu niektórych prawideł
dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego
sporządzonej w Montrealu 28 maja 1999 r.

1. Republika Południowej Afryki
2. Królestwo Arabii Saudyjskiej
3. Wspólnota Bahama
4. Ludowa Republika Bangladeszu
5. Królestwo Belgii
6. Belize
7. Republika Beninu
8. Republika Boliwii
9. Federacyjna Republika Brazylii
10. Burkina Faso
11. Republika Chile
12. Chińska Republika Ludowa
13. Republika Czeska
14. Królestwo Danii
15. Republika Dominikańska
16. Republika Estońska
17. Republika Finlandii
18. Republika Francuska
19. Republika Gabońska
20. Republika Ghany
21. Republika Grecka
22. Królestwo Hiszpanii
23. Irlandia
24. Republika Islandii
25. Jamajka
26. Jordańskie Królestwo Haszymidzkie
27. Królestwo Kambodży
28. Republika Kamerunu
29. Kanada
30. Republika Kenii
31. Republika Kolumbii
32. Republika Kostaryki
33. Republika Kuby
34. Państwo Kuwejtu
35. Republika Litewska
36. Wielkie Księstwo Luksemburgu
37. Republika Madagaskaru
38. Republika Malty
39. Republika Mauritius
40. Meksykańskie Stany Zjednoczone
41. Księstwo Monako
42. Republika Mozambiku
43. Republika Namibii
44. Królestwo Niderlandów

- 45.Republika Federalna Niemiec
- 46.Federalna Republika Nigerii
- 47.Republika Nigru
- 48.Nowa Zelandia
- 49.Islamska Republika Pakistanu
- 50.Republika Panamy
- 51.Republika Paragwaju
- 52.Republika Peru
- 53.Rzeczpospolita Polska
- 54.Republika Portugalska
- 55.Rumunia
- 56.Republika Senegalu
- 57.Republika Słowacka
- 58.Republika Słowenii
- 59.Stany Zjednoczone Ameryki
- 60.Republika Sudanu
- 61.Królestwo Suazi
- 62.Konfederacja Szwajcarska
- 63.Królestwo Szwecji
- 64.Republika Środkowoafrykańska
- 65.Republika Togijska
- 66.Republika Turcji
- 67.Wschodnia Republika Urugwaju
- 68.Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej
- 69.Republika Włoska
- 70.Republika Wybrzeża Kości Słoniowej
- 71.Republika Zambii

Regionalne Organizacje Integracji Gospodarczej

Wspólnoty Europejskie

CONVENTION

for the Unification of Certain Rules for
International Carriage by Air

Done at Montreal on 28 May 1999

CONVENTION

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

Faite à Montréal le 28 mai 1999

CONVENIO

para la unificación de ciertas reglas
para el transporte aéreo internacional

Hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999

КОНВЕНЦИЯ

для унификации некоторых правил
международных воздушных перевозок

Совершена в Монреале 28 мая 1999 года

《统一国际航空运输某些规则的公约》

于 1999 年 5 月 28 日

在蒙特利尔签订

اتفاقية

توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي

حررت في مونتريال في ٢٨ مايو/ أيار ١٩٩٩



1999

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION
ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

国际民用航空组织

منظمة الطيران المدني الدولي

Certified to be a true and complete
Copie certifiée conforme
Es copia fiel y autentica
Копия точная и полная

Legal Bureau
Direction des Affaires juridiques
Dirección de Asuntos Jurídicos
Юридическое управление

ICAO OACI ICAO

Published by authority of the Secretary General of the International Civil Aviation Organization, to whom all correspondence, except orders and subscriptions, should be addressed.

Publié sous l'autorité du Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale, à qui toute correspondance, à l'exception des commandes et des abonnements, doit être adressée.

Publicado bajo la responsabilidad del Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional, a quien debe dirigirse toda la correspondencia, con excepción de los pedidos y suscripciones.

Опубликовано с санкции Генерального секретаря Международной организации гражданской авиации, которому следует направлять всю корреспонденцию, за исключением заказов и подписки.

经国际民用航空组织秘书长授权出版，除订单之外，所有信函都应写给秘书长。

نشر بموجب سلطة الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي، وينبغي توجيه جميع الرسائل باسمه، باستثناء أوامر الشراء والاشتراكات.

Orders should be sent to one of the following addresses, together with the appropriate remittance (by bank draft, cheque or money order) in U.S. dollars or the currency of the country in which the order is placed. Credit card orders (American Express, MasterCard and Visa) are accepted at ICAO Headquarters.

Envoyer les commandes à l'une des adresses suivantes en y joignant le montant correspondant (par chèque, chèque bancaire ou mandat) en dollars des États-Unis ou dans la monnaie du pays d'achat. Les commandes par carte de crédit (American Express, MasterCard et Visa) sont acceptées au Siège de l'OACI.

Los pedidos deben dirigirse a una de las direcciones siguientes junto con la correspondiente remesa (mediante giro bancario, cheque o giro internacional) en dólares estadounidenses o en la moneda del país de compra. En la Sede de la OACI se aceptan pedidos pagaderos con tarjetas de crédito (American Express, MasterCard y Visa).

Заказы следует направлять по одному из указанных ниже адресов с соответствующим денежным переводом (тратта, чек или банковское поручение) в долларах США или в валюте страны, в которой размещается заказ. Заказы с оплатой кредитными карточками ("Америкэн экспресс", "Виза" и "Мастеркард") направлять в адрес Штаб-квартиры ИКАО.

订单应和美元或订单发出国货币的适当汇款（银行汇票、支票或汇款单）一起寄往下列地址之一。国际民航组织总部接受信用卡订单（American Express, MasterCard 和 Visa）。

ينبغي إرسال طلبات الشراء إلى أي من العناوين التالية، مع مستند لدفع الملائم (حالة مصرفية أو شيك أو حوالة بريدية) بالดอลลาร์ الأمريكي أو بعملة البلد التي يتم تقديم الطلب فيها. وتقبل طلبات الشراء في مقر المنظمة ببطاقات الائتمان (الميركان كميريس وماستركارد وفيزا).

*International Civil Aviation Organization. Attention: Document Sales Unit, 999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7
Telephone: (514) 954-8022; Telex: 05-24513; Facsimile: (514) 954-6769; Sitatex: YULADYA; E-mail: sales_unit@icao.int*

*Egypt. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex, Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776
Telephone: (20 2) 267-4840; Facsimile: (20 2) 267-4843; Sitatex: CAICAYA*

*France. Directeur régional de l'OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Émile-Bergerat, 92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex)
Téléphone: (33 1) 46 41 85 85; Télécopieur: (33 1) 46 41 85 00; Sitatex: PAREUYA*

*India. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001 or 17 Park Street, Calcutta 700016
Telephone: (91 11) 331-5896; Facsimile: (91 11) 332-2639*

*Japan. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo
Telephone: (81 3) 3503-2686; Facsimile: (81 3) 3503-2689*

*Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O. Box 46294, Nairobi
Telephone: (254-2) 622-395; Facsimile: (254 2) 226-706; Sitatex: NBOCAYA*

*Mexico. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Masaryk No. 29-3er. piso,
Col. Chapultepec Morales, México, D.F., 11570
Teléfono: (52 5) 250-3211; Facsimile: (52 5) 203-2757; Sitatex: MEXCAYA*

*Peru. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100
Teléfono: (51 14) 302260; Facsimile: (51 14) 640393; Sitatex: LIMCAYA*

*Russian Federation. Aviaizdat, 48, 1. Franko Street, Moscow 121351
Telephone: (7 095) 417-0405; Facsimile: (7 095) 417-0254*

*Senegal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Téléphone: (221) 8-23-54-52; Télécopieur: (221) 8-23-69-26; Sitatex: DKRCAYA*

*South Africa. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Republic of South Africa
Telephone: (27-11) 315-0003/4; Facsimile: (27-11) 805-3649; E-mail: avex@iafrica.com*

*Spain. A.E.N.A. — Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14, Planta Tercera,
Despacho 3.11, 28027 Madrid
Teléfono: (34 91) 321-3148; Facsimile: (34 91) 321-3157; Correo electrónico: sccc.ventasoci@aena.es*

*Thailand. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaeck Ladprao, Bangkok 10901
Telephone: (66 2) 537-8189; Facsimile: (66 2) 537-8199; Sitatex: BKKCAYA*

*United Kingdom. Westward Digital Limited, 37 Windsor Street, Cheltenham, Glos., GL52 2DG
Telephone: (44 1242) 235-151; Facsimile: (44 1242) 584-139*

**CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES FOR
INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR**

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION

RECOGNIZING the significant contribution of the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed in Warsaw on 12 October 1929¹, hereinafter referred to as the “Warsaw Convention”, and other related instruments to the harmonization of private international air law;

RECOGNIZING the need to modernize and consolidate the Warsaw Convention and related instruments;

RECOGNIZING the importance of ensuring protection of the interests of consumers in international carriage by air and the need for equitable compensation based on the principle of restitution;

REAFFIRMING the desirability of an orderly development of international air transport operations and the smooth flow of passengers, baggage and cargo in accordance with the principles and objectives of the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago on 7 December 1944².

CONVINCED that collective State action for further harmonization and codification of certain rules governing international carriage by air through a new Convention is the most adequate means of achieving an equitable balance of interests;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

CHAPTER I

GENERAL PROVISIONS

ARTICLE 1

Scope of Application

1. This Convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking.
2. For the purposes of this Convention, the expression *international carriage* means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two States Parties, or within the territory of a single State Party if there is an agreed stopping place within the territory of another State, even if that State is not a State Party. Carriage between two points within the territory of a single State Party without an agreed stopping place within the territory of another State is not international carriage for the purposes of this Convention.
3. Carriage to be performed by several successive carriers is deemed, for the purposes of this Convention, to be one undivided carriage if it has been regarded by the parties as a single operation, whether it had been agreed upon under the form of a single contract or of a series of contracts, and it does not lose its international character merely because one contract or a series of contracts is to be performed entirely within the territory of the same State.
4. This Convention applies also to carriage as set out in Chapter V, subject to the terms contained therein.

¹ Treaty Series No. 11 (1933), Cmd. 4284.

² Treaty Series No. 8 (1953), Cmd. 8742.

ARTICLE 2

Carriage Performed by State and Carriage of Postal Items

1. This Convention applies to carriage performed by the State or by legally constituted public bodies provided it falls within the conditions laid down in Article 1.
2. In the carriage of postal items, the carrier shall be liable only to the relevant postal administration in accordance with the rules applicable to the relationship between the carriers and the postal administrations.
3. Except as provided in paragraph 2 of this Article, the provisions of this Convention shall not apply to the carriage of postal items.

CHAPTER II

DOCUMENTATION AND DUTIES OF THE PARTIES RELATING TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS, BAGGAGE AND CARGO

ARTICLE 3

Passengers and Baggage

1. In respect of carriage of passengers, an individual or collective document of carriage shall be delivered containing:
 - (a) an indication of the places of departure and destination;
 - (b) if the places of departure and destination are within the territory of a single State Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place.
2. Any other means which preserves the information indicated in paragraph 1 may be substituted for the delivery of the document referred to in that paragraph. If any such other means is used, the carrier shall offer to deliver to the passenger a written statement of the information so preserved.
3. The carrier shall deliver to the passenger a baggage identification tag for each piece of checked baggage.
4. The passenger shall be given written notice to the effect that where this Convention is applicable it governs and may limit the liability of carriers in respect of death or injury and for destruction or loss of, or damage to, baggage, and for delay.
5. Non-compliance with the provisions of the foregoing paragraphs shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall, nonetheless, be subject to the rules of this Convention including those relating to limitation of liability.

ARTICLE 4

Cargo

1. In respect of the carriage of cargo, an air waybill shall be delivered.
2. Any other means which preserves a record of the carriage to be performed may be substituted for the delivery of an air waybill. If such other means are used, the carrier shall, if so requested by the consignor, deliver to the consignor a cargo receipt permitting identification of the consignment and access to the information contained in the record preserved by such other means.

ARTICLE 5

Contents of Air Waybill or Cargo Receipt

The air waybill or the cargo receipt shall include:

- (a) an indication of the places of departure and destination;
- (b) if the places of departure and destination are within the territory of a single State Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place; and
- (c) an indication of the weight of the consignment.

ARTICLE 6

Document Relating to the Nature of the Cargo

The consignor may be required, if necessary to meet the formalities of customs, police and similar public authorities, to deliver a document indicating the nature of the cargo. This provision creates for the carrier no duty, obligation or liability resulting therefrom.

ARTICLE 7

Description of Air Waybill

1. The air waybill shall be made out by the consignor in three original parts.
2. The first part shall be marked "for the carrier", it shall be signed by the consignor. The second part shall be marked "for the consignee", it shall be signed by the consignor and by the carrier. The third part shall be signed by the carrier who shall hand it to the consignor after the cargo has been accepted.
3. The signature of the carrier and that of the consignor may be printed or stamped.
4. If, at the request of the consignor, the carrier makes out the air waybill, the carrier shall be deemed, subject to proof to the contrary, to have done so on behalf of the consignor.

ARTICLE 8

Documentation for Multiple Packages

When there is more than one package:

- (a) the carrier of cargo has the right to require the consignor to make out separate air waybills;

- (b) the consignor has the right to require the carrier to deliver separate cargo receipts when the other means referred to in paragraph 2 of Article 4 are used.

ARTICLE 9

Non-compliance with Documentary Requirements

Non-compliance with the provisions of Articles 4 to 8 shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall, nonetheless, be subject to the rules of this Convention including those relating to limitation of liability.

ARTICLE 10

Responsibility for Particulars of Documentation

1. The consignor is responsible for the correctness of the particulars and statements relating to the cargo inserted by it or on its behalf in the air waybill or furnished by it or on its behalf to the carrier for insertion in the cargo receipt or for insertion in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4. The foregoing shall also apply where the person acting on behalf of the consignor is also the agent of the carrier.
2. The consignor shall indemnify the carrier against all damage suffered by it, or by any other person to whom the carrier is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements furnished by the consignor or on its behalf.
3. Subject to the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article, the carrier shall indemnify the consignor against all damage suffered by it, or by any other person to whom the consignor is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements inserted by the carrier or on its behalf in the cargo receipt or in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4.

ARTICLE 11

Evidentiary Value of Documentation

1. The air waybill or the cargo receipt is *prima facie* evidence of the conclusion of the contract, of the acceptance of the cargo and of the conditions of carriage mentioned therein.
2. Any statements in the air waybill or the cargo receipt relating to the weight, dimensions and packing of the cargo, as well as those relating to the number of packages, are *prima facie* evidence of the facts stated; those relating to the quantity, volume and condition of the cargo do not constitute evidence against the carrier except so far as they both have been, and are stated in the air waybill or the cargo receipt to have been, checked by it in the presence of the consignor, or relate to the apparent condition of the cargo.

ARTICLE 12

Right of Disposition of Cargo

1. Subject to its liability to carry out all its obligations under the contract of carriage, the consignor has the right to dispose of the cargo by withdrawing it at the airport of departure or destination, or by stopping it in the course of the journey on any landing, or by calling for it to be delivered at the place of destination or in the course of the journey to a person other than the consignee originally designated, or by requiring it to be returned to the airport of departure. The consignor must not exercise this right of disposition in such a way as to prejudice the carrier or other consignors and must reimburse any expenses occasioned by the exercise of this right.

2. If it is impossible to carry out the instructions of the consignor, the carrier must so inform the consignor forthwith.

3. If the carrier carries out the instructions of the consignor for the disposition of the cargo without requiring the production of the part of the air waybill or the cargo receipt delivered to the latter, the carrier will be liable, without prejudice to its right of recovery from the consignor, for any damage which may be caused thereby to any person who is lawfully in possession of that part of the air waybill or the cargo receipt.

4. The right conferred on the consignor ceases at the moment when that of the consignee begins in accordance with Article 13. Nevertheless, if the consignee declines to accept the cargo, or cannot be communicated with, the consignor resumes its right of disposition.

ARTICLE 13

Delivery of the Cargo

1. Except when the consignor has exercised its right under Article 12, the consignee is entitled, on arrival of the cargo at the place of destination, to require the carrier to deliver the cargo to it, on payment of the charges due and on complying with the conditions of carriage.

2. Unless it is otherwise agreed, it is the duty of the carrier to give notice to the consignee as soon as the cargo arrives.

3. If the carrier admits the loss of the cargo, or if the cargo has not arrived at the expiration of seven days after the date on which it ought to have arrived, the consignee is entitled to enforce against the carrier the rights which flow from the contract of carriage.

ARTICLE 14

Enforcement of the Rights of Consignor and Consignee

The consignor and the consignee can respectively enforce all the rights given to them by Articles 12 and 13, each in its own name, whether it is acting in its own interest or in the interest of another, provided that it carries out the obligations imposed by the contract of carriage.

ARTICLE 15

Relations of Consignor and Consignee or Mutual Relations of Third Parties

1. Articles 12, 13 and 14 do not affect either the relations of the consignor and the consignee with each other or the mutual relations of third parties whose rights are derived either from the consignor or from the consignee.

2. The provisions of Articles 12, 13 and 14 can only be varied by express provision in the air waybill or the cargo receipt.

ARTICLE 16

Formalities of Customs, Police or Other Public Authorities

1. The consignor must furnish such information and such documents as are necessary to meet the formalities of customs, police and other public authorities before the cargo can be delivered to the consignee. The consignor is liable to the carrier for any damage occasioned by the absence, insufficiency or irregularity of any such information or documents, unless the damage is due to the fault of the carrier, its servants or agents.

2. The carrier is under no obligation to enquire into the correctness or sufficiency of such information or documents.

CHAPTER III

LIABILITY OF THE CARRIER AND EXTENT OF COMPENSATION FOR DAMAGE

ARTICLE 17

Death and Injury of Passengers—Damage to Baggage

1. The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.

2. The carrier is liable for damage sustained in case of destruction or loss of, or damage to, checked baggage upon condition only that the event which caused the destruction, loss or damage took place on board the aircraft or during any period within which the checked baggage was in the charge of the carrier. However, the carrier is not liable if and to the extent that the damage resulted from the inherent defect, quality or vice of the baggage. In the case of unchecked baggage, including personal items, the carrier is liable if the damage resulted from its fault or that of its servants or agents.

3. If the carrier admits the loss of the checked baggage, or if the checked baggage has not arrived at the expiration of twenty-one days after the date on which it ought to have arrived, the passenger is entitled to enforce against the carrier the rights which flow from the contract of carriage.

4. Unless otherwise specified, in this Convention the term “baggage” means both checked baggage and unchecked baggage.

ARTICLE 18

Damage to Cargo

1. The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of, or damage to, cargo upon condition only that the event which caused the damage so sustained took place during the carriage by air.

2. However, the carrier is not liable if and to the extent it proves that the destruction, or loss of, or damage to, the cargo resulted from one or more of the following:

- (a) inherent defect, quality or vice of that cargo;
- (b) defective packing of that cargo performed by a person other than the carrier or its servants or agents;
- (c) an act of war or an armed conflict;
- (d) an act of public authority carried out in connection with the entry, exit or transit of the cargo.

3. The carriage by air within the meaning of paragraph 1 of this Article comprises the period during which the cargo is in the charge of the carrier.

4. The period of the carriage by air does not extend to any carriage by land, by sea or by inland waterway performed outside an airport. If, however, such carriage takes place in the performance of a contract for carriage by air, for the purpose of loading, delivery or transshipment, any damage is presumed, subject to proof to the contrary, to have been the result of an event which took place during the carriage by air. If a carrier, without the

consent of the consignor, substitutes carriage by another mode of transport for the whole or part of a carriage intended by the agreement between the parties to be carriage by air, such carriage by another mode of transport is deemed to be within the period of carriage by air.

ARTICLE 19

Delay

The carrier is liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers, baggage or cargo. Nevertheless, the carrier shall not be liable for damage occasioned by delay if it proves that it and its servants and agents took all measures that could reasonably be required to avoid the damage or that it was impossible for it or them to take such measures.

ARTICLE 20

Exoneration

If the carrier proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of the person claiming compensation, or the person from whom he or she derives his or her rights, the carrier shall be wholly or partly exonerated from its liability to the claimant to the extent that such negligence or wrongful act or omission caused or contributed to the damage. When by reason of death or injury of a passenger compensation is claimed by a person other than the passenger, the carrier shall likewise be wholly or partly exonerated from its liability to the extent that it proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of that passenger. This Article applies to all the liability provisions in this Convention, including paragraph 1 of Article 21.

ARTICLE 21

Compensation in Case of Death or Injury of Passengers

1. For damages arising under paragraph 1 of Article 17 not exceeding 100000 Special Drawing Rights for each passenger, the carrier shall not be able to exclude or limit its liability.
2. The carrier shall not be liable for damages arising under paragraph 1 of Article 17 to the extent that they exceed for each passenger 100000 Special Drawing Rights if the carrier proves that:
 - (a) such damage was not due to the negligence or other wrongful act or omission of the carrier or its servants or agents; or
 - (b) such damage was solely due to the negligence or other wrongful act or omission of a third party.

ARTICLE 22

Limits of Liability in Relation to Delay, Baggage and Cargo

1. In the case of damage caused by delay as specified in Article 19 in the carriage of persons, the liability of the carrier for each passenger is limited to 4 150 Special Drawing Rights.
2. In the carriage of baggage, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to 1 000 Special Drawing Rights for each passenger unless the passenger has made, at the time when the checked baggage was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum

if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the passenger's actual interest in delivery at destination.

3. In the carriage of cargo, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to a sum of 17 Special Drawing Rights per kilogramme, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the consignor's actual interest in delivery at destination.

4. In the case of destruction, loss, damage or delay of part of the cargo, or of any object contained therein, the weight to be taken into consideration in determining the amount to which the carrier's liability is limited shall be only the total weight of the package or packages concerned. Nevertheless, when the destruction, loss, damage or delay of a part of the cargo, or of an object contained therein, affects the value of other packages covered by the same air waybill, or the same receipt or, if they were not issued, by the same record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4, the total weight of such package or packages shall also be taken into consideration in determining the limit of liability.

5. The foregoing provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, its servants or agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result; provided that, in the case of such act or omission of a servant or agent, it is also proved that such servant or agent was acting within the scope of its employment.

6. The limits prescribed in Article 21 and in this Article shall not prevent the court from awarding, in accordance with its own law, in addition, the whole or part of the court costs and of the other expenses of the litigation incurred by the plaintiff, including interest. The foregoing provision shall not apply if the amount of the damages awarded, excluding court costs and other expenses of the litigation, does not exceed the sum which the carrier has offered in writing to the plaintiff within a period of six months from the date of the occurrence causing the damage, or before the commencement of the action, if that is later.

ARTICLE 23

Conversion of Monetary Units

1. The sums mentioned in terms of Special Drawing Right in this Convention shall be deemed to refer to the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. Conversion of the sums into national currencies shall, in case of judicial proceedings, be made according to the value of such currencies in terms of the Special Drawing Right at the date of the judgement. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a Member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund, in effect at the date of the judgement, for its operations and transactions. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a Member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

2. Nevertheless, those States which are not Members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this Article may, at the time of ratification or accession or at any time thereafter, declare that the limit of liability of the carrier prescribed in Article 21 is fixed at a sum of 1500000 monetary units per passenger in judicial proceedings in their territories; 62500 monetary units per passenger with respect to paragraph 1 of Article 22; 15000 monetary units per passenger with respect to paragraph 2 of Article 22; and 250 monetary units per

kilogramme with respect to paragraph 3 of Article 22. This monetary unit corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. These sums may be converted into the national currency concerned in round figures. The conversion of these sums into national currency shall be made according to the law of the State concerned.

3. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 of this Article and the conversion method mentioned in paragraph 2 of this Article shall be made in such manner as to express in the national currency of the State Party as far as possible the same real value for the amounts in Articles 21 and 22 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 1 of this Article. States Parties shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1 of this Article, or the result of the conversion in paragraph 2 of this Article as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

ARTICLE 24

Review of Limits

1. Without prejudice to the provisions of Article 25 of this Convention and subject to paragraph 2 below, the limits of liability prescribed in Articles 21, 22 and 23 shall be reviewed by the Depositary at five-year intervals, the first such review to take place at the end of the fifth year following the date of entry into force of this Convention, or if the Convention does not enter into force within five years of the date it is first open for signature, within the first year of its entry into force, by reference to an inflation factor which corresponds to the accumulated rate of inflation since the previous revision or in the first instance since the date of entry into force of the Convention. The measure of the rate of inflation to be used in determining the inflation factor shall be the weighted average of the annual rates of increase or decrease in the Consumer Price Indices of the States whose currencies comprise the Special Drawing Right mentioned in paragraph 1 of Article 23.

2. If the review referred to in the preceding paragraph concludes that the inflation factor has exceeded 10 per cent, the Depositary shall notify States Parties of a revision of the limits of liability. Any such revision shall become effective six months after its notification to the States Parties. If within three months after its notification to the States Parties a majority of the States Parties register their disapproval, the revision shall not become effective and the Depositary shall refer the matter to a meeting of the States Parties. The Depositary shall immediately notify all States Parties of the coming into force of any revision.

3. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the procedure referred to in paragraph 2 of this Article shall be applied at any time provided that one-third of the States Parties express a desire to that effect and upon condition that the inflation factor referred to in paragraph 1 has exceeded 30 per cent since the previous revision or since the date of entry into force of this Convention if there has been no previous revision. Subsequent reviews using the procedure described in paragraph 1 of this Article will take place at five-year intervals starting at the end of the fifth year following the date of the reviews under the present paragraph.

ARTICLE 25

Stipulation on Limits

A carrier may stipulate that the contract of carriage shall be subject to higher limits of liability than those provided for in this Convention or to no limits of liability whatsoever.

ARTICLE 26

Invalidity of Contractual Provisions

Any provision tending to relieve the carrier of liability or to fix a lower limit than that which is laid down in this Convention shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provisions of this Convention.

ARTICLE 27

Freedom to Contract

Nothing contained in this Convention shall prevent the carrier from refusing to enter into any contract of carriage, from waiving any defences available under the Convention, or from laying down conditions which do not conflict with the provisions of this Convention.

ARTICLE 28

Advance Payments

In the case of aircraft accidents resulting in death or injury of passengers, the carrier shall, if required by its national law, make advance payments without delay to a natural person or persons who are entitled to claim compensation in order to meet the immediate economic needs of such persons. Such advance payments shall not constitute a recognition of liability and may be offset against any amounts subsequently paid as damages by the carrier.

ARTICLE 29

Basis of Claims

In the carriage of passengers, baggage and cargo, any action for damages, however founded, whether under this Convention or in contract or in tort or otherwise, can only be brought subject to the conditions and such limits of liability as are set out in this Convention without prejudice to the question as to who are the persons who have the right to bring suit and what are their respective rights. In any such action, punitive, exemplary or any other non-compensatory damages shall not be recoverable.

ARTICLE 30

Servants, Agents — Aggregation of Claims

1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which the Convention relates, such servant or agent, if they prove that they acted within the scope of their employment, shall be entitled to avail themselves of the conditions and limits of liability which the carrier itself is entitled to invoke under this Convention.
2. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, its servants and agents, in that case, shall not exceed the said limits.
3. Save in respect of the carriage of cargo, the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

ARTICLE 31

Timely Notice of Complaints

1. Receipt by the person entitled to delivery of checked baggage or cargo without complaint is *prima facie* evidence that the same has been delivered in good condition and in accordance with the document of carriage or with the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 3 and paragraph 2 of Article 4.
2. In the case of damage, the person entitled to delivery must complain to the carrier forthwith after the discovery of the damage, and, at the latest, within seven days from the date of receipt in the case of checked baggage and fourteen days from the date of receipt in the case of cargo. In the case of delay, the complaint must be made at the latest within twenty-one days from the date on which the baggage or cargo have been placed at his or her disposal.
3. Every complaint must be made in writing and given or dispatched within the times aforesaid.
4. If no complaint is made within the times aforesaid, no action shall lie against the carrier, save in the case of fraud on its part.

ARTICLE 32

Death of Person Liable

In the case of the death of the person liable, an action for damages lies in accordance with the terms of this Convention against those legally representing his or her estate.

ARTICLE 33

Jurisdiction

1. An action for damages must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the States Parties, either before the court of the domicile of the carrier or of its principal place of business, or where it has a place of business through which the contract has been made or before the court at the place of destination.
2. In respect of damage resulting from the death or injury of a passenger, an action may be brought before one of the courts mentioned in paragraph 1 of this Article, or in the territory of a State Party in which at the time of the accident the passenger has his or her principal and permanent residence and to or from which the carrier operates services for the carriage of passengers by air, either on its own aircraft, or on another carrier's aircraft pursuant to a commercial agreement, and in which that carrier conducts its business of carriage of passengers by air from premises leased or owned by the carrier itself or by another carrier with which it has a commercial agreement.
3. For the purposes of paragraph 2,
 - (a) "commercial agreement" means an agreement, other than an agency agreement, made between carriers and relating to the provision of their joint services for carriage of passengers by air;
 - (b) "principal and permanent residence" means the one fixed and permanent abode of the passenger at the time of the accident. The nationality of the passenger shall not be the determining factor in this regard.
4. Questions of procedure shall be governed by the law of the court seised of the case.

ARTICLE 34

Arbitration

1. Subject to the provisions of this Article, the parties to the contract of carriage for cargo may stipulate that any dispute relating to the liability of the carrier under this Convention shall be settled by arbitration. Such agreement shall be in writing.
2. The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, take place within one of the jurisdictions referred to in Article 33.
3. The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the provisions of this Convention.
4. The provisions of paragraphs 2 and 3 of this Article shall be deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith shall be null and void.

ARTICLE 35

Limitation of Actions

1. The right to damages shall be extinguished if an action is not brought within a period of two years, reckoned from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the carriage stopped.
2. The method of calculating that period shall be determined by the law of the court seised of the case.

ARTICLE 36

Successive Carriage

1. In the case of carriage to be performed by various successive carriers and falling within the definition set out in paragraph 3 of Article 1, each carrier which accepts passengers, baggage or cargo is subject to the rules set out in this Convention and is deemed to be one of the parties to the contract of carriage in so far as the contract deals with that part of the carriage which is performed under its supervision.
2. In the case of carriage of this nature, the passenger or any person entitled to compensation in respect of him or her can take action only against the carrier which performed the carriage during which the accident or the delay occurred, save in the case where, by express agreement, the first carrier has assumed liability for the whole journey.
3. As regards baggage or cargo, the passenger or consignor will have a right of action against the first carrier, and the passenger or consignee who is entitled to delivery will have a right of action against the last carrier, and further, each may take action against the carrier which performed the carriage during which the destruction, loss, damage or delay took place. These carriers will be jointly and severally liable to the passenger or to the consignor or consignee.

ARTICLE 37

Right of Recourse against Third Parties

Nothing in this Convention shall prejudice the question whether a person liable for damage in accordance with its provisions has a right of recourse against any other person.

CHAPTER IV

COMBINED CARRIAGE

ARTICLE 38

Combined Carriage

1. In the case of combined carriage performed partly by air and partly by any other mode of carriage, the provisions of this Convention shall, subject to paragraph 4 of Article 18, apply only to the carriage by air, provided that the carriage by air falls within the terms of Article 1.
2. Nothing in this Convention shall prevent the parties in the case of combined carriage from inserting in the document of air carriage conditions relating to other modes of carriage, provided that the provisions of this Convention are observed as regards the carriage by air.

CHAPTER V

CARRIAGE BY AIR PERFORMED BY A PERSON OTHER THAN THE CONTRACTING CARRIER

ARTICLE 39

Contracting Carrier—Actual Carrier

The provisions of this Chapter apply when a person (hereinafter referred to as “the contracting carrier”) as a principal makes a contract of carriage governed by this Convention with a passenger or consignor or with a person acting on behalf of the passenger or consignor, and another person (hereinafter referred to as “the actual carrier”) performs, by virtue of authority from the contracting carrier, the whole or part of the carriage, but is not with respect to such part a successive carrier within the meaning of this Convention. Such authority shall be presumed in the absence of proof to the contrary.

ARTICLE 40

Respective Liability of Contracting and Actual Carriers

If an actual carrier performs the whole or part of carriage which, according to the contract referred to in Article 39, is governed by this Convention, both the contracting carrier and the actual carrier shall, except as otherwise provided in this Chapter, be subject to the rules of this Convention, the former for the whole of the carriage contemplated in the contract, the latter solely for the carriage which it performs.

ARTICLE 41

Mutual Liability

1. The acts and omissions of the actual carrier and of its servants and agents acting within the scope of their employment shall, in relation to the carriage performed by the actual carrier, be deemed to be also those of the contracting carrier.
2. The acts and omissions of the contracting carrier and of its servants and agents acting within the scope of their employment shall, in relation to the carriage performed by the actual carrier, be deemed to be also those of the actual carrier. Nevertheless, no such act

or omission shall subject the actual carrier to liability exceeding the amounts referred to in Articles 21, 22, 23 and 24. Any special agreement under which the contracting carrier assumes obligations not imposed by this Convention or any waiver of rights or defences conferred by this Convention or any special declaration of interest in delivery at destination contemplated in Article 22 shall not affect the actual carrier unless agreed to by it.

ARTICLE 42

Addressee of Complaints and Instructions

Any complaint to be made or instruction to be given under this Convention to the carrier shall have the same effect whether addressed to the contracting carrier or to the actual carrier. Nevertheless, instructions referred to in Article 12 shall only be effective if addressed to the contracting carrier.

ARTICLE 43

Servants and Agents

In relation to the carriage performed by the actual carrier, any servant or agent of that carrier or of the contracting carrier shall, if they prove that they acted within the scope of their employment, be entitled to avail themselves of the conditions and limits of liability which are applicable under this Convention to the carrier whose servant or agent they are, unless it is proved that they acted in a manner that prevents the limits of liability from being invoked in accordance with this Convention.

ARTICLE 44

Aggregation of Damages

In relation to the carriage performed by the actual carrier, the aggregate of the amounts recoverable from that carrier and the contracting carrier, and from their servants and agents acting within the scope of their employment, shall not exceed the highest amount which could be awarded against either the contracting carrier or the actual carrier under this Convention, but none of the persons mentioned shall be liable for a sum in excess of the limit applicable to that person.

ARTICLE 45

Addressee of Claims

In relation to the carriage performed by the actual carrier, an action for damages may be brought, at the option of the plaintiff, against that carrier or the contracting carrier, or against both together or separately. If the action is brought against only one of those carriers, that carrier shall the right to require the other carrier to be joined in the proceedings, the procedure and effects being governed by the law of the court seised of the case.

ARTICLE 46

Additional Jurisdiction

Any action for damages contemplated in Article 45 must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the States Parties, either before a court in which an action may be brought against the contracting carrier, as provided in Article 33, or before the court having jurisdiction at the place where the actual carrier has its domicile or its principal place of business.

ARTICLE 47

Invalidity of Contractual Provisions

Any contractual provision tending to relieve the contracting carrier or the actual carrier of liability under this Chapter or to fix a lower limit than that which is applicable according to this Chapter shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provisions of this Chapter.

ARTICLE 48

Mutual Relations of Contracting and Actual Carriers

Except as provided in Article 45, nothing in this Chapter shall affect the rights and obligations of the carriers between themselves, including any right of recourse or indemnification.

CHAPTER VI

OTHER PROVISIONS

ARTICLE 49

Mandatory Application

Any clause contained in the contract of carriage and all special agreements entered into before the damage occurred by which the parties purport to infringe the rules laid down by this Convention, whether by deciding the law to be applied, or by altering the rules as to jurisdiction, shall be null and void.

ARTICLE 50

Insurance

States Parties shall require their carriers to maintain adequate insurance covering their liability under this Convention. A carrier may be required by the State Party into which it operates to furnish evidence that it maintains adequate insurance covering its liability under this Convention.

ARTICLE 51

Carriage Performed in Extraordinary Circumstances

The provision of Articles 3 to 5, 7 and 8 relating to the documentation of carriage shall not apply in the case of carriage performed in extraordinary circumstances outside the normal scope of a carrier's business.

ARTICLE 52

Definition of Days

The expression "days" when used in this Convention means calendar days, not working days.

CHAPTER VII

FINAL CLAUSES

ARTICLE 53

Signature, Ratification and Entry into Force

1. This Convention shall be open for signature in Montreal on 28 May 1999 by States participating in the International Conference on Air Law held at Montreal from 10 to 28 May 1999. After 28 May 1999, the Convention shall be open to all States for signature at the Headquarters of the International Civil Aviation Organization in Montreal until it enters into force in accordance with paragraph 6 of the Article.
2. This Convention shall similarly be open for signature by Regional Economic Integration Organisations. For the purpose of this Convention, a "Regional Economic Integration Organisation" means any organisation which is constituted by sovereign States of a given region which has competence in respect of certain matters governed by this Convention and has been duly authorized to sign and to ratify, accept, approve or accede to this Convention. A reference to a "State Party" or "States Parties" in this Convention, otherwise than in paragraph 2 of Article 1, paragraph 1(b) of Article 3, paragraph (b) of Article 5, Articles 23, 33, 46 and paragraph (b) of Article 57, applies equally to a Regional Economic Integration Organisation. For the purpose of Article 24, the references to "a majority of the States Parties" and "one-third of the States Parties" shall not apply to a Regional Economic Integration Organisation.
3. This Convention shall be subject to ratification by States and by Regional Economic Integration Organisations which have signed it.
4. Any State or Regional Economic Integration Organisation which does not sign this Convention may accept, approve or accede to it at any time.
5. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the International Civil Aviation Organization, which is hereby designated the Depository.
6. This Convention shall enter into force on the sixtieth day following the date of deposit of the thirtieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession with the Depository between the States which have deposited such instrument. An instrument deposited by a Regional Economic Integration Organisation shall not be counted for the purpose of this paragraph.

7. For other States and for other Regional Economic Integration Organisations, this Convention shall take effect sixty days following the date of deposit of the instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

8. The Depositary shall promptly notify all signatories and States Parties of:

- (a) each signature of this Convention and date thereof;
- (b) each deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession and date thereof;
- (c) the date of entry into force of this Convention;
- (d) the date of the coming into force of any revision of the limits of liability established under this Convention;
- (e) any denunciation under Article 54.

ARTICLE 54

Denunciation

1. Any State Party may denounce this Convention by written notification to the Depositary.

2. Denunciation shall take effect one hundred and eighty days following the date on which notification is received by the Depositary.

ARTICLE 55

Relationship with other Warsaw Convention Instruments

This Convention shall prevail over any rules which apply to international carriage by air:

1. between States Parties to this Convention by virtue of those States commonly being Party to

- (a) the *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air* Signed at Warsaw on 12 October 1929¹ (hereinafter called the Warsaw Convention);
- (b) the *Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929, Done at The Hague on 28 September 1955*² (hereinafter called The Hague Protocol);
- (c) the *Convention, Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier*, signed at Guadalajara on 18 September 1961³ (hereinafter called the Guadalajara Convention);
- (d) the *Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955* Signed at Guatemala City on 8 March 1971⁴ (hereinafter called the Guatemala City Protocol);
- (e) Additional Protocol Nos. 1 to 3 and Montreal Protocol No. 4 to amend the Warsaw Convention as amended by The Hague Protocol or the Warsaw Convention as amended by both The Hague Protocol and the Guatemala City Protocol Signed at Montreal on 25 September 1975⁵ (hereinafter called the Montreal Protocols); or

¹ Treaty Series No. 11 (1933), Cmd. 4284.

² Treaty Series No. 62 (1967), Cmd. 3356.

³ Treaty Series No. 23 (1964), Cmd. 2354.

⁴ Miscellaneous Series No. 4 (1971), Cmd. 4691.

⁵ Treaty Series No. 75 (1997), Cmd. 3823.

2. within the territory of any single State Party to this Convention by virtue of that State being Party to one or more of the instruments referred to in sub-paragraphs (a) to (e) above.

ARTICLE 56

States with more than one System of Law

1. If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.
2. Any such declaration shall be notified to the Depositary and shall state expressly the territorial units to which the Convention applies.
3. In relation to a State Party which has made such a declaration:
 - (a) references in Article 23 to “national currency” shall be construed as referring to the currency of the relevant territorial unit of that State; and
 - (b) the reference in Article 28 to “national law” shall be construed as referring to the law of the relevant territorial unit of that State.

ARTICLE 57

Reservations

No reservation may be made to this Convention except that a State Party may at any time declare by a notification addressed to the Depositary that this Convention shall not apply to:

- (a) international carriage by air performed and operated directly by that State Party for non-commercial purposes in respect to its functions and duties as a sovereign State; and/or
- (b) the carriage of persons, cargo and baggage for its military authorities on aircraft registered in or leased by that State Party, the whole capacity of which has been reserved by or on behalf of such authorities.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, have signed this Convention.

DONE at Montreal on the 28th day of May of the year one thousand nine hundred and ninety-nine in the English, Arabic, Chinese, French, Russian and Spanish languages, all texts being equally authentic. This Convention shall remain deposited in the archives of the International Civil Aviation Organization, and certified copies thereof shall be transmitted by the Depositary to all States Parties to this Convention, as well as to all States Parties to the Warsaw Convention, The Hague Protocol, the Guadalajara Convention, the Guatemala City Protocol, and the Montreal Protocols.



**URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ**

**SEKRETARZ
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ STANU**

Jarosław Pietras

Sekr.Min.JP- *1192*/05/DP/msz

Warszawa, dnia *18/04* 2005 r.

**Pan
Aleksander Proksa
Sekretarz Rady Ministrów**

Opinia o zgodności projektu uchwały Rady Ministrów w sprawie przedłożenia Konwencji o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r. do ratyfikacji, z prawem Unii Europejskiej wyrażona na podstawie art. 2 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (DZ. U. Nr 106 poz. 49), przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Ministra Jarosława Pietrasa, działającego z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.

Summary Rule Minister

W związku z przedstawionym projektem uchwały, uprzejmie informuję, że nie zgłaszam uwag. Odnosząc się do treści Umowy (pismo nr RM-10-62-05; RM-111-98-05), pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

Przedmiot projektowanej regulacji jest zgodny z prawem Unii Europejskiej

Z poważaniem,

Pietras

Do uprzejmej wiadomości:

Pan
Krzysztof Opawski
Minister Infrastruktury

