

**КОНВЕНЦИЯ**  
**для унификации некоторых правил, касающихся**  
**международных воздушных перевозок**

**12 октября 1929 года**

(С изменениями и дополнениями  
внесенными Протоколом, от 28.09.55 г.,  
Дополнительным протоколом N 2, от 25.09.75 г.,  
Дополнительным протоколом N 1 от 25.09.75 г.  
и Монреальским протоколом N 4 от 25.09.75 г.

"О поправках к конвенции для унификации некоторых правил,  
касающихся международных воздушных перевозок

Германский Рейхспрезидент, Федеральный Президент Австрийской Республики, Его Величество Король Бельгийцев, Президент Соединенных Штатов Бразилии, Его Величество Король Болгар, Президент Национального Правительства Китая, Его Величество Король Дании и Исландии, Его Величество Король Египта, Его Величество Король Испании, Глава Государства Эстонской Республики, Президент Финляндской Республики, Президент Французской Республики, Его Величество Король Великобритании, Ирландии и Британских территорий за морями, Император Индии, Президент Эллинской Республики, Его Светлость Регент Венгерского Королевства, Его Величество Король Италии, Его Величество Император Японии, Президент Латвийской Республики, Ее Королевское Высочество Великая Герцогиня Люксембургская, Президент Соединенных Штатов Мексики, Его Величество Король Норвегии, Ее Величество Королева Нидерландов, Президент Польской Республики, Его Величество Король Румынии, Его Величество Король Швеции, Швейцарский Федеральный Совет, Президент Чехословацкой Республики, Центральный Исполнительный Комитет Союза Советских Социалистических Республик, Президент Соединенных Штатов Венесуэлы, Его Величество Король Югославии, признав полезность регулирования в однообразном порядке условий международных воздушных перевозок в отношении документов, употребляемых для этих перевозок, и ответственности перевозчика, назначили для этой цели своих соответственных уполномоченных, которые, получив на то надлежащее разрешение, заключили и подписали следующую Конвенцию

## Глава I. Предмет - определения

### Статья 1

1. Настоящая Конвенция применяется при всякой международной перевозке людей, багажа или грузов, осуществляемой за плату посредством воздушного судна. Она применяется также к бесплатным перевозкам, осуществляемым посредством воздушного судна предприятием воздушных перевозок.

2. Международной перевозкой в смысле настоящей Конвенции называется всякая перевозка, при которой, согласно определению Сторон, место отправления и место назначения вне зависимости от того, имеется или нет перерыв в перевозке или перегрузка, расположены либо на территории двух Высоких Договаривающихся Сторон, либо на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, если остановка предусмотрена на территории другого государства, даже если это Государство не является Высокой Договаривающейся Стороной. Перевозка без подобной остановки между двумя пунктами, находящимися на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, не рассматривается в смысле настоящей Конвенции как международная.

*(Параграф 2 в редакции Протокола о поправках к конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок от 28.09.55 г.)*

3. Перевозка, подлежащая осуществлению посредством нескольких последовательных воздушных перевозчиков, почитается образующей, с точки зрения применения настоящей Конвенции, единую перевозку, если она рассматривалась Сторонами как одна операция, вне зависимости от того, была ли она заключена в виде одного договора или ряда договоров, и она не теряет своего международного характера исключительно в силу того, что один или несколько договоров должны быть выполнены полностью на территории одного и того же государства.

*(Параграф 3 в редакции Протокола о поправках к конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок от 28.09.55 г.)*

### Статья 2

1. Конвенция применяется к перевозкам, совершенным государством или другими публично-правовыми юридическими лицами, отвечающим условиям, предусмотренным в Статье 1.

2. При перевозке почтовых отправлений перевозчик несет ответственность только перед соответствующей почтовой администрацией в соответствии с правилами, применяемыми к отношениям между перевозчиками и почтовыми администрациями.

*(В редакции ст.11 Монреальского протокола N4 от 25.09.75 г.)*

3. За исключением указанного в пункте 2 настоящей Статьи, положения настоящей Конвенции не применяются к перевозке почтовых отправлений.  
(Введен на основании ст.11 Монреальского протокола N4 от 25.09.75 г.)

## **Глава II. Перевозочные документы**

### **Раздел I. Проездной билет**

#### **Статья 3**

1. При перевозке пассажиров должен выдаваться билет, содержащий:

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

*(Параграф 1 в редакции Протокола о поправках к конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок от 28.09.55 г.)*

2. Проездной билет будет являться свидетельством заключения договора о перевозке и его условий. Отсутствие, неправильность или утеря проездного билета не влияют ни на существование, ни на действительность договора о перевозке, который будет тем не менее подпадать под действие правил настоящей Конвенции. Однако, если с согласия перевозчика пассажир принят на борт самолета без выдачи ему проездного билета или если билет не содержит уведомления, требуемого параграфом 1 в) настоящей статьи, то перевозчик не будет иметь права ссылаться на положения статьи 22 .

*(Параграф 2 в редакции Протокола о поправках к конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок от 28.09.55 г.)*

### **Раздел II. Багажная квитанция**

#### **Статья 4**

1. При перевозке зарегистрированного багажа должна выдаваться багажная квитанция, которая, если она не объединена с проездным билетом или не

включена в проездной билет, соответствующий положениям параграфа 1 статьи 3, должна содержать:

а) указание места отправления и места назначения;

б) если места отправления и назначения находятся на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории другого Государства, указание по крайней мере одной такой остановки;

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

*(Параграф 1 в редакции Протокола о поправках к конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок от 28.09.55 г.)*

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

*(Параграф 2 в редакции Протокола о поправках к конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок от 28.09.55 г.)*

### **Раздел 3. Документация, относящаяся к грузу**

*Раздел 3 и статьи 5-16 в редакции Монреальского протокола N4 от 25.09.75 г.*

#### **Статья 5**

1. При перевозке груза выдается авиагрузовая накладная.

2. Вместо авиагрузовой накладной, с согласия отправителя, могут использоваться любые другие средства, сохраняющие запись о предстоящей перевозке. Если используются такие другие средства, перевозчик, по просьбе отправителя, выдает ему квитанцию на груз, позволяющую опознать груз и получить доступ к информации, содержащейся в записи, сохраняемой такими другими средствами.

3. Невозможность использования в пунктах транзита и назначения других средств, сохраняющих запись о перевозке, указанных в пункте 2 настоящей Статьи, не дает права перевозчику отказаться принять груз к перевозке.

## **Статья 6**

1. Авиагрузовая накладная составляется отправителем в трех подлинных экземплярах.

2. Первый экземпляр имеет пометку "для перевозчика" и подписывается отправителем. Второй экземпляр имеет пометку "для получателя" и подписывается отправителем и перевозчиком. Третий экземпляр подписывается перевозчиком и возвращается им отправителю по принятии груза.

3. Подписи перевозчика и отправителя могут быть напечатаны или проставлены штемпелем.

4. Если, по просьбе отправителя, авиагрузовую накладную составляет перевозчик, он рассматривается, до доказательства противного, как действующий от имени отправителя.

## **Статья 7**

Если имеется более одного места:

а) перевозчик груза имеет право требовать от отправителя составления отдельных авиагрузовых накладных;

б) отправитель имеет право требовать от перевозчика выдачи отдельных квитанций, если используются другие средства, указанные в пункте 2 Статьи 5.

## **Статья 8**

Авиагрузовая накладная и квитанция на груз содержат:

а) указание пунктов отправления и назначения;

б) если пункты отправления и назначения находятся на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории другого государства, указание, по крайней мере, одной такой остановки;

с) указание веса отправки.

## **Статья 9**

Несоблюдение положений Статей 5-8 не затрагивает существования или действительности договора перевозки, который, тем не менее, подпадает под действие правил настоящей Конвенции, включая правила, касающиеся ограничения ответственности.

## **Статья 10**

1. Отправитель отвечает за правильность сведений и заявлений, касающихся груза, внесенных им или от его имени в авиагрузовую накладную или

представленных им или от его имени перевозчику для внесения в квитанцию на груз или для включения в запись, сохраняемую другими средствами, указанными в пункте 2 Статьи 5.

2. Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за любой вред, понесенный им или любым другим лицом, перед которым перевозчик несет ответственность, вследствие неправильности, неточности или неполноты сведений и заявлений, представленных отправителем или от его имени.

3. За исключение положений пунктов 1 и 2 настоящей Статьи, перевозчик несет ответственность перед отправителем за любой вред, понесенный им или любым другим лицом, перед которым отправитель несет ответственность, вследствие неправильности, неточности или неполноты сведений и заявлений, внесенных перевозчиком или от его имени в квитанцию на груз или в запись, сохраняемую другими средствами, указанными в пункте 2 Статьи 5.

## **Статья 11**

1. Авиагрузовая накладная или квитанция на груз, до доказательства противного, являются свидетельством заключения договора, принятия груза и условий перевозки, указанных в них.

2. Любые сведения в авиагрузовой накладной или в квитанции на груз о весе, размерах и упаковке груза, а также о числе мест, до доказательства противного, являются свидетельством сообщенных данных; данные о количестве, объеме и о состоянии груза не служат доказательством против перевозчика, за исключением тех случаев, когда им произведена их проверка в присутствии отправителя с указанием об этом в авиагрузовой накладной или когда они касаются очевидного состояния груза.

## **Статья 12**

1. Отправитель имеет право, при условии выполнения всех обязательств, вытекающих из договора перевозки, распоряжаться грузом, забирая его в аэропорту отправления или назначения, задерживая его в ходе перевозки в любом пункте посадки, давая указания о выдаче его в пункте назначения или в ходе перевозки иному лицу, чем первоначально указанному получателю, или требуя возвращения груза в аэропорт отправления. Он не должен использовать право распоряжения грузом в ущерб перевозчику или другим отправителям и обязан возместить все расходы, вытекающие из применения этого права.

2. Если выполнить распоряжения отправителя невозможно, перевозчик обязан немедленно уведомить его об этом.

3. Если перевозчик выполняет указания отправителя в отношении распоряжения грузом, не требуя представления выданного последнему экземпляра авиагрузовой накладной или квитанции на груз, то тем самым он принимает на себя, сохраняя право регресса к отправителю, ответственность

за любой вред, который может быть в связи с этим причинен законному владельцу этого экземпляра авиагрузовой накладной или квитанции на груз.

4. Право отправителя прекращается в тот момент, когда, согласно Статье 13, возникает право получателя. Однако, если получатель отказывается принять груз или с ним невозможно связаться, отправитель снова приобретает свое право распоряжения.

### **Статья 13**

1. За исключением случаев, когда отправитель осуществил свои права, согласно Статье 12, получатель имеет право требовать от перевозчика, с момента прибытия груза в пункт назначения, выдачи ему груза после уплаты причитающихся платежей и выполнения условий перевозки.

2. Если не будет оговорено иное, перевозчик обязан известить получателя немедленно по прибытии груза.

3. Если перевозчиком признана утрата груза или если груз не прибыл по истечении семидневного срока со дня, когда он должен был прибыть, получатель вправе осуществить по отношению к перевозчику права, вытекающие из договора перевозки.

### **Статья 14**

Отправитель и получатель могут соответственно осуществлять все права, предоставленные им Статьями 12 и 13, каждый от своего имени, независимо от того, действует ли он в своих собственных интересах или в интересах другого, но при условии выполнения обязательств, налагаемых договором перевозки.

### **Статья 15**

1. Статьи 12, 13 и 14 не затрагивают отношений ни между отправителем и получателем, ни между третьими лицами, права которых производны либо от отправителя, либо от получателя.

2. Любая оговорка, отступающая от положений Статей 12, 13, 14 должна быть занесена в авиагрузовую накладную или квитанцию на груз.

### **Статья 16**

1. Отправитель обязан представить такие сведения и документы которые необходимы для выполнения таможенных, городских таможенных или полицейских формальностей до передачи груза получателю. Отправитель отвечает перед перевозчиком за любой вред, который причинен в результате отсутствия, недостаточности или неправильности любых таких сведений или документов, за исключением тех случаев, когда вред был причинен по вине перевозчика, его служащих или представителей.

2. Перевозчик не обязан проверять такие сведения или документы в отношении их точности или достаточности."

### **Глава III. Ответственность перевозчика**

#### **Статья 17**

1. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае смерти, ранения или всякого другого телесного повреждения, понесенного пассажиром, если несчастный случай, причинивший вред, произошел на борту воздушного судна или во время всяких операций по посадке и высадке.

( *Статья 18 в редакции Монреальского протокола N 4 от 25.09.75 г.*)

#### **Статья 18**

1. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, утери или повреждения зарегистрированного багажа, если происшествие, причинившее вред, произошло во время воздушной перевозки.

2. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, утери или повреждения груза, только при условии, что происшествие, причинившее вред, произошло во время воздушной перевозки.

3. Однако перевозчик не несет ответственности, если он докажет, что уничтожение, утеря или повреждение груза произошло исключительно в результате одного или нескольких следующих обстоятельств:

- a) присущего грузу дефекта, качества или порока;
- b) неправильной упаковки груза лицом, кроме перевозчика, его служащих или представителей;
- c) акта войны или вооруженного конфликта;
- d) акта органа государственной власти, связанного с ввозом, вывозом или транзитом груза.

4. Воздушная перевозка по смыслу предыдущих пунктов настоящей Статьи охватывает период времени, в течение которого багаж или груз находятся под охраной перевозчика, независимо от того, имеет ли это место в аэропорту, на борту воздушного судна или в каком-либо ином месте в случае посадки вне аэропорта.

5. Период времени воздушной перевозки не включает в себя никакой наземной, морской или речной перевозки, осуществленной вне аэропорта. Однако, если подобная перевозка осуществляется во исполнение договора воздушной перевозки в целях погрузки, выдачи или перегрузки, любой вред, до доказательства противного, считается следствием события, имевшего место во время воздушной перевозки.



## **Статья 19**

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

*(Статья 20 в редакции Монреальского Протокола N 4 от 25.09.75 года)*

## **Статья 20**

При перевозке пассажиров и багажа, а также в случае причинения вреда вследствие задержки при перевозке груза перевозчик не несет ответственности, если он докажет, что им, его служащими и представителями были приняты все необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда, или что им было невозможно их принять.

*(Статья 21 в редакции Монреальского протокола N 4 от 25.09.75 года)*

## **Статья 21**

1. Если при перевозке пассажиров и багажа перевозчик докажет, что вина лица, потерпевшего вред, была причиной вреда или содействовала ему, суд может, согласно постановлению своего собственного закона, устранить или ограничить ответственность перевозчика.

2. Если при перевозке груза перевозчик докажет, что вред был причинен или его причинению способствовали небрежность, незаконный акт или недосмотр лица, требующего возмещения, или лиц, от которых производны права последнего, перевозчик полностью или частично освобождается от ответственности перед лицом, заявляющим требование, в той мере, в какой такие небрежность, незаконный акт или недосмотр причинили вред или способствовали его причинению.

## **Статья 22**

*В редакции статьи 2 Дополнительного протокола N 1 от 25.09.75 г.*

1. При перевозке пассажиров ответственность перевозчика в отношении каждого пассажира ограничивается суммой 16 600 единиц "специального права заимствования". В случае, если согласно закону суда, в котором разбирается дело, возмещение может быть установлено в виде периодических платежей, капитализированная сумма этих платежей не может превышать указанного предела. Однако по особому соглашению перевозчика с пассажиром может быть установлен и более высокий предел ответственности.

2. При перевозке зарегистрированного багажа и груза ответственность перевозчика ограничивается суммой 17 единиц "специального права заимствования" за килограмм, за исключением случаев, когда отправитель сделал в момент передачи места перевозчику особое заявление о

заинтересованности в доставке и уплатил дополнительный сбор, если это необходимо. В этом случае перевозчик обязан уплатить сумму, не превышающую объявленной суммы, если только он не докажет, что она превышает действительную заинтересованность отправителя в доставке.

3. В отношении предметов, оставляемых пассажиром при себе, ответственность перевозчика ограничивается суммой 332 единицы "специального права заимствования" на пассажира.

4. Суммы, указанные в единицах "специального права заимствования" в настоящей статье, рассматриваются как относящиеся к единице "специального права заимствования", как она определена Международным валютным фондом. Перевод этих сумм в национальные валюты в случае судебных разбирательств производится в соответствии со стоимостью таких валют в единицах "специального права заимствования" на дату судебного решения. Стоимость национальной валюты в единицах "специального права заимствования" Высокой Договаривающейся Стороны, которая является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом для его собственных операций и расчетов на дату судебного решения. Стоимость национальной валюты в единицах "специального права заимствования" Высокой договаривающейся Стороны, которая не является членом Международного валютного фонда, исчисляется по методу, установленному этой Высокой Договаривающейся Стороной.

Тем не менее, государства, которые не являются членами Международного валютного фонда и законодательство которых не позволяет применять положения пунктов 1, 2 и 3 статьи 22, могут при ратификации или присоединении или в любое время после этого заявить, что предел ответственности перевозчика при судебном разбирательстве на их территории устанавливается в сумме сто двадцать пять тысяч валютных единиц на пассажира в отношении пункта 1 статьи 22; двести пятьдесят валютных единиц за килограмм в отношении пункта статьи 22; пять тысяч валютных единиц в отношении пункта 3 статьи 22. Такая валютная единица состоит из шестидесяти пяти с половиной миллиграммов золота пробы девятьсот тысячных. Указанные суммы могут быть переведены в соответствующую национальную валюту в округленных цифрах. Перевод таких сумм в национальную валюту осуществляется согласно законодательству соответствующего государства".

### **Статья 23**

*(Статья 23 в редакции Протокола о поправках к конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок от 28.09.55 г.)*

1. Всякая оговорка, клонящаяся к освобождению перевозчика от ответственности или же установлению предела ответственности, меньшего, чем

тот, который установлен в настоящей Конвенции, является недействительной и не порождает никаких последствий, но недействительность этой оговорки не влечет за собой недействительности договора, который продолжает подпадать под действие постановлений настоящей Конвенции.

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

*Статья 24 в редакции Монреальского протокола N 4 от 25.09.75 года*

## **Статья 24**

1. При перевозке пассажиров и багажа любой иск об ответственности, независимо от его основания, может быть предъявлен лишь в соответствии с условиями и пределами, предусмотренными настоящей Конвенцией, не предопределяя круга лиц, которые имеют право на иск, и их соответствующие права.

2. При перевозке груза любой иск об ответственности, независимо от его основания, будь то на основании настоящей Конвенции, договора, правонарушения или на любом другом основании, может быть предъявлен лишь в соответствии с условиями и пределами, предусмотренными настоящей Конвенцией, не предопределяя круга лиц, которые имеют право на иск, и их соответствующие права. Такие пределы ответственности являются максимальными и не могут быть превышены, каковы бы ни были обстоятельства, в связи с которыми возникает такая ответственность."

*Статья 25 в редакции Монреальского протокола N 4 от 25.09.75 года*

## **Статья 25**

При перевозке пассажиров и багажа пределы ответственности, установленные в Статье 22, не применяются, если будет доказано, что вред произошел в результате действия или упущения перевозчика, его служащих или представителей, совершенного либо с намерением причинить вред, либо по небрежности и с сознанием того, что это может причинить вред, при условии, что в случае такого действия или упущения служащих или представителей будет также доказано, что они действовали при исполнении служебных обязанностей.

## **Статья 25 А**

*(Статья 25 А в редакции Протокола о поправках к конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок от 28.09.55 г.)*

1. Если иск предъявлен к поставленному лицу перевозчика в связи с вредом, о котором говорится в настоящей Конвенции, то такое поставленное лицо, если оно докажет, что оно действовало в пределах своих служебных обязанностей, будет иметь право ссылаться на ограничения ответственности, на которые имеет право ссылаться сам перевозчик на основании статьи 22.

2. Общая сумма, которая может быть взыскана с перевозчика и с поставленных им лиц, не должна в этом случае превышать указанного предела.

*Пункт 3 статьи 25А в редакции Монреальского протокола N 4 от 25.09.75 года*

3. При перевозке пассажиров и багажа положения пунктов 1 и 2 настоящей Статьи не применяются, если будет доказано, что вред явился результатом действия или упущения служащих или представителей, совершенного либо с намерением причинить вред, либо по небрежности и с сознанием того, что это может причинить вред.

## **Статья 26**

1. Получение багажа и товаров получателем без возражений составит предположение, впредь до доказательства противного, что товары были доставлены в надлежащем состоянии и согласно перевозочному документу.

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

*(Параграф 2 в редакции Протокола о поправках к конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок от 28.09.55 г.*

3. Всякое возражение должно быть осуществлено путем оговорки, нанесенной на перевозочный документ, или иного письменного сообщения, отправленного в срок, установленный для этого возражения.

4. При отсутствии возражения в установленные сроки никакие иски против перевозчика не принимаются, кроме случаев обмана со стороны последнего.

## **Статья 27**

В случае смерти должника иск об ответственности в пределах, предусмотренных настоящей Конвенцией, предъявляется к его правопреемникам.

## **Статья 28**

1. Иск об ответственности должен быть возбужден, по выбору истца, в пределах территории одной из Высоких Договаривающихся Сторон либо в суде по месту жительства перевозчика, по месту нахождения главного управления его предприятия или по месту, где он имеет контору, посредством которой был заключен договор, либо перед судом места назначения.

2. Процедура определяется законом суда, в котором предъявлен иск.

## **Статья 29**

1. Иск об ответственности должен быть возбужден, под страхом утраты права на иск, в течение двух лет с момента прибытия по назначению или со дня, когда воздушное судно должно было бы прибыть, или с момента остановки перевозки.

2. Порядок исчисления срока определяется законом суда, в котором предъявлен иск.

## **Статья 30**

1. В случаях перевозок, регулируемых определением третьего абзаца Статьи 1, производимых несколькими последовательными перевозчиками, каждый перевозчик, принимающий пассажиров, багаж или товар, подпадает под действие правил, установленных настоящей Конвенцией, и рассматривается в качестве Договаривающейся Стороны по договору о перевозке, поскольку этот договор имеет отношение к части перевозки, совершаемой под его контролем.

2. В случае такой перевозки пассажир или его управомоченные могут возбудить дело лишь против перевозчика, производившего ту перевозку, в течение которой произошел несчастный случай или опоздание, за исключением случая, когда по специальному условию первый перевозчик принял ответственность за весь путь.

3. Если дело идет о багаже или товарах, отправитель может возбудить дело против первого перевозчика, и получатель, имеющий право на получение, - против последнего; и тот и другой могут, кроме того, взыскать с перевозчика, совершавшего перевозку, в течение которой произошли уничтожение, утеря, повреждение или задержка. Эти перевозчики будут нести солидарную ответственность перед отправителем и получателем.

*Статья 30А добавлена в соответствии с Монреальским протоколом N 4 от 25.09.75 года*

## **Статья 30 А**

Настоящая Конвенция ни в коей мере не предрешает вопроса о том, имеет ли лицо, ответственное за вред в соответствии с ее положениями, право регресса против любого другого лица.

## **Глава IV. Постановления, касающиеся комбинированных перевозок**

### **Статья 31**

1. В случае комбинированных перевозок, осуществляемых частью по воздуху и частью каким-либо иным способом перевозки, постановления настоящей Конвенции применяются лишь к воздушной перевозке, если притом последняя отвечает условиям Статьи 1.

2. Ничто в настоящей Конвенции не мешает сторонам, в случаях комбинированной перевозки, включать в воздушно-перевозочный документ условия, относящиеся к иным видам перевозок, при условии, что постановления настоящей Конвенции будут применяемы в отношении перевозки по воздуху.

## **Глава V. Общие и заключительные постановления**

### **Статья 32**

Являются недействительными всякие оговорки договора о перевозке и всякие особые соглашения, предшествовавшие причинению вреда, которыми Стороны отступали бы от правил настоящей Конвенции, либо путем определения подлежащего применению закона, либо путем изменения правил о подсудности. Однако при перевозке товаров в пределах настоящей Конвенции допускается условие о третейском разбирательстве, если третейское разбирательство должно происходить в тех местностях, на которые распространяется компетенция судов, предусмотренных в Статье 28, абзац 1.

*Статья 33 в редакции Монреальского протокола N 4 от 25.09.75 года*

### **Статья 33**

За исключение указанного в пункте 3 Статьи 5, ничто в настоящей Конвенции не препятствует перевозчику отказаться от заключения договора перевозки или устанавливать правила, не противоречащие положениям настоящей Конвенции.

*Статья 34 в редакции Монреальского протокола N 4 от 25.09.75 года*

### **Статья 34**

Положения Статей с 3 по 8 включительно, касающиеся перевозочных документов, не применяются к перевозкам, осуществляемым при исключительных обстоятельствах вне рамок обычных операций по эксплуатации воздушного транспорта.

### **Статья 35**

Когда в настоящей Конвенции речь идет о днях, то подразумеваются дни непрерывной последовательности, а не рабочие дни.

### **Статья 36**

Настоящая Конвенция составлена в одном экземпляре на французском языке, который будет храниться в архивах Министерства Иностранных Дел Польши, и заверенная копия которого будет передана распоряжением Польского Правительства Правительству каждой из Высоких Договаривающихся Сторон.

### **Статья 37**

1. Настоящая Конвенция будет ратифицирована. Ратификационные грамоты будут депонированы в архивах Министерства Иностранных Дел Польши, которое сообщит об этом депонировании Правительству каждой из Высоких Договаривающихся Сторон.

2. После того, как настоящая Конвенция будет ратифицирована пятью Высокими Договаривающимися Сторонами, она вступит в силу между ними на девяностый день после депонирования пятой ратификации. Впоследствии она вступит в силу между Высокими Договаривающимися Сторонами, которые ее ратифицировали, и Высокой Договаривающейся Стороной, которая депонирует свою ратификационную грамоту, на девяностый день после ее депонирования.

3. Правительство Польской Республики сообщит Правительству каждой из Высоких Договаривающихся Сторон дату вступления в силу настоящей Конвенции, также как и дату депонирования каждой ратификации.

### **Статья 38**

1. Настоящая Конвенция после вступления ее в силу останется открытой для присоединения всех государств.

2. Присоединение будет произведено посредством сообщения, направленного Правительству Польской Республики, которое сообщит об этом правительству каждой из Высоких Договаривающихся Сторон.

3. Присоединение возымеет действие с девяностого дня после нотификации, сделанной Правительством Польской Республики.

### **Статья 39**

1. Каждая из Высоких Договаривающихся Сторон может денонсировать настоящую Конвенцию посредством сообщения, сделанного Правительству Польской Республики, которое немедленно известит об этом Правительство каждой из Высоких Договаривающихся Сторон.

2. Денонсирование возымеет действие через шесть месяцев после сообщения о денонсировании и лишь в отношении стороны, которая его произвела.

### **Статья 40**

1. Высокие Договаривающиеся Стороны могут при подписании, депонировании ратификаций или при своем присоединении заявить, что принятие ими настоящей Конвенции не распространяется на всю совокупность или на какую-либо часть своих колоний, протекторатов, мандатных территорий или всякой иной территории, находящейся под их суверенитетом или под их властью, или на всякую иную территорию, находящуюся под сюзеренитетом.

2. Вследствие этого они могут впоследствии присоединиться отдельно от имени всей совокупности или какой-либо части своих колоний, протекторатов, мандатных территорий или всякой иной территории, находящейся под их суверенитетом или их властью, или всякой территории, находящейся под сюзеренитетом, таким образом не вошедших в их первоначальное сообщение.

3. Они также могут, сообразуясь с ее постановлениями, денонсировать настоящую Конвенцию отдельно, либо за всю совокупность, либо за какую-либо часть своих колоний, протекторатов, мандатных территорий или всякой иной территории, находящейся под их суверенитетом или их властью или всякой территории, находящейся под сюзеренитетом.

### **Статья 40 А**

*(Статья 40 А в редакции Протокола о поправках к конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок от 28.09.55 г.)*

1. В параграфе 2 статьи 37 и в параграфе 1 статьи 40 выражение "Высокая Договаривающаяся Сторона" означает "Государство". Во всех других случаях выражение "Высокая Договаривающаяся Сторона" означает Государство, чья



ратификация или присоединение к Конвенции вошли в силу и чья денонсация Конвенции вошла в силу.

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

## **Статья 41**

Каждая из Высоких Договаривающихся Сторон может не ранее, чем через два года после вступления в силу настоящей Конвенции, взять на себя инициативу созыва новой международной конференции в целях изыскания тех улучшений, которые могли бы быть внесены в настоящую Конвенцию. С этой целью она обратится к Правительству Французской Республики, которое примет необходимые меры для подготовки этой конференции.

Настоящая Конвенция, заключенная в Варшаве 12 октября 1929 г., останется открытой для подписания до 31 января 1930 г.

## **Дополнительный протокол к Статье 2**

Высокие Договаривающиеся Стороны сохраняют за собой право объявить в момент ратификации или присоединения, что Статья 2 абзац 1 настоящей Конвенции не будет применяться к международным воздушным перевозкам, совершаемым непосредственно Государством, его колониями, протекторатами, мандатными территориями или всякой иной территорией, находящейся под его суверенитетом, его сюзеренитетом или его властью.