

**KONWENCJA****o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego,**

sporządzona w Montrealu dnia 28 maja 1999 r.

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

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

*Przekład***KONWENCJA**  
**o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego**

Państwa będące stronami niniejszej konwencji,

UZNAJĄC znaczny wkład Konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego,

**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

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

Les États Parties à la présente convention,

RECONNAISSANT l'importante contribution de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien

podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 r., zwanej dalej „konwencją warszawską”, oraz innych związanych z nią dokumentów w harmonizację prywatnego prawa międzynarodowego,

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

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

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

BĘDĄC PRZEKONANE, że wspólne działanie państw w celu dalszego zharmonizowania i skodyfikowania niektórych prawideł rządzących międzynarodowym przewozem lotniczym w postaci nowej konwencji jest najbardziej odpowiednim środkiem osiągnięcia sprawiedliwej równowagi interesów,

uzgodniły, co następuje:

## Rozdział I

### Ogólne postanowienia

#### Artykuł 1

#### Zakres stosowania

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

2. Za „przewóz międzynarodowy” w rozumieniu niniejszej konwencji uważa się każdy przewóz, w którym, zgodnie z umową stron, miejsce rozpoczęcia i miejsce

Air signed in Warsaw on 12 October 1929, 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 1944;

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,

international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, ci-après appelée la «Convention de Varsovie» et celle d'autres instruments connexes à l'harmonisation du droit aérien international privé,

RECONNAISSANT la nécessité de moderniser et de refondre la Convention de Varsovie et les instruments connexes,

RECONNAISSANT l'importance d'assurer la protection des intérêts des consommateurs dans le transport aérien international et la nécessité d'une indemnisation équitable fondée sur le principe de réparation,

RÉAFFIRMANT l'intérêt d'assurer le développement d'une exploitation ordonnée du transport aérien international et un acheminement sans heurt des passagers, des bagages et des marchandises, conformément aux principes et aux objectifs de la Convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944,

CONVAINCUS que l'adoption de mesures collectives par les États en vue d'harmoniser davantage et de codifier certaines règles régissant le transport aérien international est le meilleur moyen de réaliser un équilibre équitable des intérêts,

sont convenus de ce qui suit:

## Chapitre I

### Généralités

#### Article 1

#### Champ d'application

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

2. Au sens de la présente convention, l'expression *transport international* s'entend de tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de

przeznaczenia, niezależnie od tego, czy będzie miała miejsce przerwania w przewozie lub zmiana statku powietrznego czy nie, są położone bądź na terytorium dwóch państw stron, bądź na terytorium jednego tylko państwa strony, jeżeli w umowie przewidziano lądowanie na terytorium innego państwa nawet niebędącego państwem stroną. Przewóz bez takiego lądowania między dwoma punktami położonymi na terytorium jednego tylko państwa strony nie jest uważany za przewóz międzynarodowy w rozumieniu niniejszej konwencji.

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

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

#### Artykuł 2

##### **Przewóz wykonywany przez państwo i przewóz przesyłek pocztowych**

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

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

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

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.

#### 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.

départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux États parties, soit sur le territoire d'un seul État partie si une escale est prévue sur le territoire d'un autre État, même si cet État n'est pas un État partie. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'un seul État partie n'est pas considéré comme international au sens de la présente convention.

3. Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs successifs est censé constituer pour l'application de la présente convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats, et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans le territoire d'un même État.

4. La présente convention s'applique aussi aux transports visés au Chapitre V, sous réserve des dispositions dudit chapitre.

#### Article 2

##### **Transport effectué par l'État et transport d'envois postaux**

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

2. Dans le transport des envois postaux, le transporteur n'est responsable qu'envers l'administration postale compétente conformément aux règles applicables dans les rapports entre les transporteurs et les administrations postales.

3. Les dispositions de la présente convention autres que celles du paragraphe 2 ci-dessus ne s'appliquent pas au transport des envois postaux.

## Rozdział II

## Chapter II

## Chapitre II

**Dokumenty i obowiązki stron dotyczące przewozu pasażerów, bagażu i towarów****Documentation and Duties of the Parties Relating to the Carriage of Passengers, Baggage and Cargo****Documents et obligations des Parties relatifs au transport des passagers, des bagages et des marchandises**

## Artykuł 3

## Article 3

## Article 3

**Pasażerowie i bagaż****Passengers and Baggage****Passagers et bagages**

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

1. In respect of carriage of passengers, an individual or collective document of carriage shall be delivered containing;

1. Dans le transport des passagers, un titre de transport individuel ou collectif doit être délivré, contenant:

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

- (a) an indication of the places of departure and destination;

- a) l'indication des points de départ et de 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.

- b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même État partie et si une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales.

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 zaofiarować wydanie pasażerowi pisemnego potwierdzenia treści informacji tak zabezpieczonych.

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.

2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications qui figurent au paragraphe 1 peut se substituer à la délivrance du titre de transport mentionné dans ce paragraphe. Si un tel autre moyen est utilisé, le transporteur offrira de délivrer au passager un document écrit constatant les indications qui y sont consignées.

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

3. The carrier shall deliver to the passenger a baggage identification tag for each piece of checked baggage.

3. Le transporteur délivrera au passager une fiche d'identification pour chaque article de bagage enregistré.

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

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.

4. Il sera donné au passager un avis écrit indiquant que, lorsque la présente convention s'applique, elle régit la responsabilité des transporteurs en cas de mort ou de lésion ainsi qu'en cas de destruction, de perte ou d'avarie des bagages, ou de retard.

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

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.

5. L'inobservation des dispositions des paragraphes précédents n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention, y compris celles qui portent sur la limitation de la responsabilité.

## 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.

## 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 4

**Marchandises**

1. Pour le transport de marchandises, une lettre de transport aérien est émise.

2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à exécuter peut se substituer à l'émission de la lettre de transport aérien. Si de tels autres moyens sont utilisés, le transporteur délivre à l'expéditeur, à la demande de ce dernier, un récépissé de marchandises permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées par ces autres moyens.

## 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.

## 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 5

**Contenu de la lettre de transport aérien ou du récépissé de marchandises**

La lettre de transport aérien ou le récépissé de marchandises contiennent:

- a) l'indication des points de départ et de destination;
- b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même État partie et qu'une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales;
- c) la mention du poids de l'expédition.

## 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.

## 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 6

**Document relatif à la nature de la marchandise**

Si nécessaire, l'expéditeur peut être tenu d'accomplir les formalités de douane, de police et d'autres autorités publiques pour émettre un document indiquant la nature de la marchandise. Cette disposition ne crée pour le transporteur aucun devoir, obligation ni responsabilité.

Artykuł 7	Article 7	Article 7
<p align="center"><b>Opis lotniczego listu przewozowego</b></p>	<p align="center"><b>Description of Air Waybill</b></p>	<p align="center"><b>Description de la lettre de transport aérien</b></p>
<p>1. Lotniczy list przewozowy sporządza nadawca w trzech oryginalnych egzemplarzach.</p> <p>2. Pierwszy egzemplarz oznacza się uwagą „dla przewoźnika”; podpisuje go nadawca. Drugi egzemplarz oznacza się uwagą „dla odbiorcy”; podpisują go nadawca i przewoźnik. Trzeci egzemplarz podpisuje przewoźnik i przekazuje go nadawcy po przyjęciu towaru.</p> <p>3. Podpis przewoźnika, jak również nadawcy, może być wydrukowany lub zastąpiony pieczętą.</p> <p>4. Jeżeli na żądanie nadawcy przewoźnik sporządza lotniczy list przewozowy, przewoźnika uważa się, do chwili przedstawienia dowodu przeciwnego, za działającego w imieniu nadawcy.</p>	<p>1. The air waybill shall be made out by the consignor in three original parts.</p> <p>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.</p> <p>3. The signature of the carrier and that of the consignor may be printed or stamped.</p> <p>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.</p>	<p>1. La lettre de transport aérien est établie par l’expéditeur en trois exemplaires originaux.</p> <p>2. Le premier exemplaire porte la mention «pour le transporteur»; il est signé par l’expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention «pour le destinataire»; il est signé par l’expéditeur et le transporteur. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l’expéditeur après acceptation de la marchandise.</p> <p>3. La signature du transporteur et celle de l’expéditeur peuvent être imprimées ou remplacées par un timbre.</p> <p>4. Si, à la demande de l’expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, ce dernier est considéré, jusqu’à preuve du contraire, comme agissant au nom de l’expéditeur.</p>
Artykuł 8	Article 8	Article 8
<p align="center"><b>Dokumenty dotyczące więcej niż jednego pakunku</b></p>	<p align="center"><b>Documentation for Multiple Packages</b></p>	<p align="center"><b>Documents relatifs à plusieurs colis</b></p>
<p>W przypadku więcej niż jednego pakunku:</p> <p>a) przewoźnik towaru ma prawo żądać od nadawcy wystawienia oddzielnych lotniczych listów przewozowych,</p> <p>b) nadawca ma prawo żądać od przewoźnika wystawienia odrębnych poświadczeń przyjęcia towaru, jeżeli użyto innych sposobów przewidzianych w ustępie 2 artykułu 4.</p>	<p>When there is more than one package:</p> <p>(a) the carrier of cargo has the right to require the consignor to make out separate air waybills;</p> <p>(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</p>	<p>Lorsqu’il y a plusieurs colis:</p> <p>a) le transporteur de marchandises a le droit de demander à l’expéditeur l’établissement de lettres de transport aérien distinctes;</p> <p>b) l’expéditeur a le droit de demander au transporteur la remise de récépissés de marchandises distincts, lorsque les autres moyens visés au paragraphe 2 de l’article 4 sont utilisés.</p>
Artykuł 9	Article 9	Article 9
<p align="center"><b>Niespełnienie wymagań dotyczących dokumentów</b></p>	<p align="center"><b>Non-compliance with Documentary Requirements</b></p>	<p align="center"><b>Inobservation des dispositions relatives aux documents obligatoires</b></p>
<p>Niewypełnienie postanowień artykułów 4 do 8 nie narusza ani istnienia, ani ważności umowy przewozu, która niemniej jednak</p>	<p>Non-compliance with the provisions of Articles 4 to 8 shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which</p>	<p>L’inobservation des dispositions des articles 4 à 8 n’affecte ni l’existence ni la validité du contrat de transport, qui n’en sera pas mo-</p>

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 za-

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

ins soumis aux règles de la présente convention, y compris celles qui portent sur la limitation de responsabilité.

#### Article 10

##### **Responsabilité pour les indications portées dans les documents**

1. L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise inscrites par lui ou en son nom dans la lettre de transport aérien, ainsi que de celles fournies et faites par lui ou en son nom au transporteur en vue d'être insérées dans le récépissé de marchandises ou pour insertion dans les données enregistrées par les autres moyens prévus au paragraphe 2 de l'article 4. Ces dispositions s'appliquent aussi au cas où la personne agissant au nom de l'expéditeur est également l'agent du transporteur.

2. L'expéditeur assume la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée, en raison d'indications et de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes fournies et faites par lui ou en son nom.

3. Sous réserve des dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, le transporteur assume la responsabilité de tout dommage subi par l'expéditeur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité de l'expéditeur est engagée, en raison d'indications et de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes insérées par lui ou en son nom dans le récépissé de marchandises ou dans les données enregistrées par les autres moyens prévus au paragraphe 2 de l'article 4.

#### Article 11

##### **Valeur probante des documents**

1. La lettre de transport aérien et le récépissé de marchandises font foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion du contrat,

warcia umowy, przyjęcia towaru oraz wymienionych w nim warunków przewozu.

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

#### Artykuł 12

##### **Prawo dysponowania towarem**

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

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.

de la réception de la marchandise et des conditions du transport qui y figurent.

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

#### Article 12

##### **Droit de disposer de la marchandise**

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

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

3. Si le transporteur exécute les instructions de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourra être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise.



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

#### Artykuł 13

##### Wydanie towaru

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

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

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

#### Artykuł 14

##### Dochodzenie praw nadawcy i odbiorcy

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

#### Artykuł 15

##### Stosunki między nadawcą i odbiorcą oraz między trzecimi stronami

1. Artykuły 12, 13 i 14 w niczym nie przesądzają ani wzajemnych stosunków między nadawcą i odbiorcą, ani wzajemnych stosunków trzecich stron, których prawa po-

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

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

#### Article 13

##### Livraison de la marchandise

1. Sauf lorsque l'expéditeur a exercé le droit qu'il tient de l'article 12, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport.

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

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

#### Article 14

##### Possibilité de faire valoir les droits de l'expéditeur et du destinataire

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

#### Article 15

##### Rapports entre l'expéditeur et le destinataire ou rapports entre les tierces parties

1. Les articles 12, 13 et 14 ne portent préjudice ni aux rapports entre l'expéditeur et le destinataire, ni aux rapports mutuels des tierces parties dont les droits pro-

chodzą 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, któ-

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 any 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 of damage to, checked baggage upon condition only that the event which caused

viennent de l'expéditeur ou du destinataire.

2. Toute clause dérogeant aux dispositions des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien ou dans le récépissé de marchandises.

#### Article 16

##### **Formalités de douane, de police ou d'autres autorités publiques**

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

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

#### Chapitre III

##### **Responsabilité du transporteur et étendue de l'indemnisation du préjudice**

#### Article 17

##### **Mort ou lésion subie par le passager — Dommage causé aux bagages**

1. Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que l'accident qui a causé la mort ou la lésion s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.

2. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés, par cela seul que le fait qui a causé la destruc-

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

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

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

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.

tion, la perte ou l’avarie s’est produite à bord de l’aéronef ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde des bagages enregistrés. Toutefois, le transporteur n’est pas responsable si et dans la mesure où le dommage résulte de la nature ou du vice propre des bagages. Dans le cas des bagages non enregistrés, notamment des effets personnels, le transporteur est responsable si le dommage résulte de sa faute ou de celle de ses préposés ou mandataires.

3. Si le transporteur admet la perte des bagages enregistrés ou si les bagages enregistrés ne sont pas arrivés à destination dans les vingt et un jours qui suivent la date à laquelle ils auraient dû arriver, le passager est autorisé à faire valoir contre le transporteur les droits qui découlent du contrat de transport.

4. Sous réserve de dispositions contraires, dans la présente convention le terme «bagages» désigne les bagages enregistrés aussi bien que les bagages non enregistrés.

#### 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,

#### 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;

#### Article 18

##### Dommage causé à la marchandise

1. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise par cela seul que le fait qui a causé le dommage s’est produit pendant le transport aérien.

2. Toutefois, le transporteur n’est pas responsable s’il établit, et dans la mesure où il établit, que la destruction, la perte ou l’avarie de la marchandise résulte de l’un ou de plusieurs des faits suivants:

- a) la nature ou le vice propre de la marchandise;
- b) l’emballage défectueux de la marchandise par une personne autre que le transporteur ou ses préposés ou mandataires;

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

#### Artykuł 20

##### Uwolnienie od odpowiedzialności

Jeżeli przewoźnik udowodni, 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, prze-

(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

c) un fait de guerre ou un conflit armé;

d) un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise.

3. Le transport aérien, au sens du paragraphe 1 du présent article, comprend la période pendant laquelle la marchandise se trouve sous la garde du transporteur.

4. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou par voie d'eau intérieure effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve du contraire, résulter d'un fait survenu pendant le transport aérien. Si, sans le consentement de l'expéditeur, le transporteur remplace en totalité ou en partie le transport convenu dans l'entente conclue entre les parties comme étant le transport par voie aérienne, par un autre mode de transport, ce transport par un autre mode sera considéré comme faisant partie de la période du transport aérien.

#### Article 19

##### Retard

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises. Cependant, le transporteur n'est pas responsable du dommage causé par un retard s'il prouve que lui, ses préposés et mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il leur était impossible de les prendre.

#### Article 20

##### Exonération

Dans le cas où il fait la preuve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de la personne qui demande réparation ou de la personne dont elle tient ses droits a causé le dommage ou y a contribué, le transporteur est

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

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

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

## Artykuł 22

**Ograniczenia odpowiedzialności dotyczącej opóźnień, bagażu i towaru**

1. W przypadku szkody spowodowanej wskutek opóźnienia

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 100 000 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 100 000 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 Ar-

exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité à l'égard de cette personne, dans la mesure où cette négligence ou cet autre acte ou omission préjudiciable a causé le dommage ou y a contribué. Lorsqu'une demande en réparation est introduite par une personne autre que le passager, en raison de la mort ou d'une lésion subie par ce dernier, le transporteur est également exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité dans la mesure où il prouve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de ce passager a causé le dommage ou y a contribué. Le présent article s'applique à toutes les dispositions de la convention en matière de responsabilité, y compris le paragraphe 1 de l'article 21.

## Article 21

**Indemnisation en cas de mort ou de lésion subie par le passager**

1. Pour les dommages visés au paragraphe 1 de l'article 17 et ne dépassant pas 100 000 droits de tirage spéciaux par passager, le transporteur ne peut exclure ou limiter sa responsabilité.

2. Le transporteur n'est pas responsable des dommages visés au paragraphe 1 de l'article 17 dans la mesure où ils dépassent 100 000 droits de tirage spéciaux par passager, s'il prouve:

- a) que le dommage n'est pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, ou
- b) que ces dommages résultent uniquement de la négligence ou d'un autre acte ou omission préjudiciable d'un tiers.

## Article 22

**Limites de responsabilité relatives aux retards, aux bagages et aux marchandises**

1. En cas de dommage subi par des passagers résultant d'un re-

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 nieprzekraczającą kwoty zadeklarowanej, chyba że udowodni, 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 nieprzekraczającą kwoty zadeklarowanej, chyba że udowodni, że ta ostatnia przewyższa rzeczywisty interes nadawcy w dostawie.

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

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 kilogram, 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

tard, aux termes de l'article 19, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 4 150 droits de tirage spéciaux par passager.

2. Dans le transport de bagages, la responsabilité du transporteur en cas de destruction, perte, avarie ou retard est limitée à la somme de 1 000 droits de tirage spéciaux par passager, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par le passager au moment de la remise des bagages enregistrés au transporteur et moyennant le paiement éventuel d'une somme supplémentaire. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel du passager à la livraison.

3. Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur, en cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard, est limitée à la somme de 17 droits de tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une somme supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

4. En cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la destruction, la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par la même lettre de transport aérien ou par le même récépissé ou, en l'absence de ces documents, par les mêmes indications consignées par les autres moyens visés à l'article 4, paragraphe 2, le poids total de ces colis doit être pris en con-

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 nierozważę 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 zasądzonych odszkodowania, z wyłączeniem kosztów sądowych i innych kosztów procesu, nie przekracza kwoty, jaką przewoźnik zaoferował powodowi na piśmie w okresie sześciu miesięcy od daty zdarzenia, które spowodowało szkodę albo przed wszczęciem postępowania sądowego, jeżeli nastąpiło później.

#### Artykuł 23

##### Przeliczenie jednostek monetarnych

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

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

sidération pour déterminer la limite de responsabilité.

5. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés ou de mandataires, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.

6. Les limites fixées par l'article 21 et par le présent article n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à sa loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais de procès exposés par le demandeur, intérêts compris. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.

#### Article 23

##### Conversion des unités monétaires

1. Les sommes indiquées en droits de tirage spéciaux dans la présente convention sont considérées comme se rapportant au droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera, en cas d'instance judiciaire, suivant la valeur de ces monnaies en droit de tirage spécial à la date du jugement. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un État partie qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds

waluty stosowanej przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy dla jego operacji i transakcji w dniu wydania wyroku. Wartość krajowej jednostki monetarnej państwa strony niebędącego członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego w Specjalnych Prawach Ciągnięcia oblicza się w sposób określony przez to państwo.

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

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

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 1 500 000 monetary units per passenger in judicial proceedings in their territories; 62 500 monetary units per passenger with respect to paragraph 1 of Article 22; 15 000 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 ratifi-

monétaire international à la date du jugement pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un État partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet État.

2. Toutefois, les États qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article, peuvent, au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur prescrite à l'article 21 est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de 1 500 000 unités monétaires par passager; 62 500 unités monétaires par passager pour ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article 22; 15 000 unités monétaires par passager pour ce qui concerne le paragraphe 2 de l'article 22; et 250 unités monétaires par kilogramme pour ce qui concerne le paragraphe 3 de l'article 22. Cette unité monétaire correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Les sommes peuvent être converties dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'État en cause.

3. Le calcul mentionné dans la dernière phrase du paragraphe 1 du présent article et la conversion mentionnée au paragraphe 2 du présent article sont effectués de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, pour les montants prévus aux articles 21 et 22, que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 1 du présent article. Les États parties communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 du présent article ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 2 du présent article, selon



szego artykułu albo wynik przeliczenia przewidzianego w ustępie 2 tegoż artykułu, zależnie od przypadku, oraz zmiany w tym zakresie, gdy tylko mają miejsce.

#### Artykuł 24

##### Rewizja ograniczeń

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

cation, 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.

le cas, lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente convention ou d'adhésion à celle-ci et chaque fois qu'un changement se produit dans cette méthode de calcul ou dans ces résultats.

#### Article 24

##### Révision des limites

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 25 de la présente convention et sous réserve du paragraphe 2 ci-dessous, les limites de responsabilité prescrites aux articles 21, 22 et 23 sont révisées par le dépositaire tous les cinq ans, la première révision intervenant à la fin de la cinquième année suivant la date d'entrée en vigueur de la présente convention, ou si la convention n'entre pas en vigueur dans les cinq ans qui suivent la date à laquelle elle est pour la première fois ouverte à la signature, dans l'année de son entrée en vigueur, moyennant l'application d'un coefficient pour inflation correspondant au taux cumulé de l'inflation depuis la révision précédente ou, dans le cas d'une première révision, depuis la date d'entrée en vigueur de la convention. La mesure du taux d'inflation à utiliser pour déterminer le coefficient pour inflation est la moyenne pondérée des taux annuels de la hausse ou de la baisse des indices de prix à la consommation des États dont les monnaies composent le droit de tirage spécial cité au paragraphe 1 de l'article 23.

2. Si la révision mentionnée au paragraphe précédent conclut que le coefficient pour inflation a dépassé 10 %, le dépositaire notifie aux États parties une révision des limites de responsabilité. Toute révision ainsi adoptée prend effet six mois après sa notification aux États parties. Si, dans les trois mois qui suivent cette notification aux États parties, une majorité des États parties notifie sa désapprobation, la révision ne prend pas effet et le dépositaire renvoie la question à une réunion des États parties. Le dépositaire notifie immédiatement à tous les États parties l'entrée en vigueur de toute révision.

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

## Artykuł 25

**Postanowienia umowne dotyczące ograniczeń odpowiedzialności**

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

## Artykuł 26

**Nieważność postanowień umownych**

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

## Artykuł 27

**Wolność umów**

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

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

3. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, la procédure évoquée au paragraphe 2 du présent article est applicable à tout moment, à condition qu'un tiers des États parties exprime un souhait dans ce sens et à condition que le coefficient pour inflation visé au paragraphe 1 soit supérieur à 30 % de ce qu'il était à la date de la révision précédente ou à la date d'entrée en vigueur de la présente convention s'il n'y a pas eu de révision antérieure. Les révisions ultérieures selon la procédure décrite au paragraphe 1 du présent article interviennent tous les cinq ans à partir de la fin de la cinquième année suivant la date de la révision intervenue en vertu du présent paragraphe.

## Article 25

**Stipulation de limites**

Un transporteur peut stipuler que le contrat de transport peut fixer des limites de responsabilité plus élevées que celles qui sont prévues dans la présente convention, ou ne comporter aucune limite de responsabilité.

## Article 26

**Nullité des dispositions contractuelles**

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

## Article 27

**Liberté de contracter**

Rien dans la présente convention ne peut empêcher un transporteur de renoncer aux moyens de défense qui lui sont donnés en vertu de la présente convention, de refuser la conclusion d'un con-

są sprzeczne z postanowieniami tej konwencji.

conditions which do not conflict with the provisions of this Convention.

trat de transport, ou d'établir des conditions qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente convention.

#### Artykuł 28

#### Article 28

#### Article 28

##### Wypłata zaliczek

##### Advance Payments

##### Paiements anticipés

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 przez przewoźnika z tytułu odszkodowania.

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.

En cas d'accident d'aviation entraînant la mort ou la lésion de passagers, le transporteur, s'il y est tenu par la législation de son pays, versera sans retard des avances aux personnes physiques qui ont droit à un dédommagement pour leur permettre de subvenir à leurs besoins économiques immédiats. Ces avances ne constituent pas une reconnaissance de responsabilité et elles peuvent être déduites des montants versés ultérieurement par le transporteur à titre de dédommagement.

#### Artykuł 29

#### Article 29

#### Article 29

##### Podstawa roszczeń

##### Basis of Claims

##### Principe des recours

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

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.

Dans le transport de passagers, de bagages et de marchandises, toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit, en vertu de la présente convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs. Dans toute action de ce genre, on ne pourra pas obtenir de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation.

#### Artykuł 30

#### Article 30

#### Article 30

##### Osoby działające za przewoźnika i łączna wysokość roszczeń

##### Servants, Agents — Aggregation of Claims

##### Préposés, mandataires — Montant total de la réparation

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 po-

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

1. Si une action est intentée contre un préposé ou un mandataire du transporteur à la suite d'un dommage visé par la présente convention, ce préposé ou mandataire, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fon-

woływać 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 nierozważę 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 termi-

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

conditions, pourra se prévaloir des conditions et des limites de responsabilité que peut invoquer le transporteur en vertu de la présente convention.

2. Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur, de ses préposés et de ses mandataires, ne doit pas dépasser lesdites limites.

3. Sauf pour le transport de marchandises, les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé ou du mandataire, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.

#### Article 31

##### Délais de protestation

1. La réception des bagages enregistrés et des marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve du contraire, que les bagages et marchandises ont été livrés en bon état et conformément au titre de transport ou aux indications consignées par les autres moyens visés à l'article 3, paragraphe 2, et à l'article 4, paragraphe 2.

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

3. Toute protestation doit être faite par réserve écrite et remise ou expédiée dans le délai prévu pour cette protestation.

4. À défaut de protestation dans les délais prévus, toutes ac-

nach, żadne postępowanie nie może być podjęte przeciwko przewoźnikowi z wyjątkiem przypadku oszustwa z jego strony.

Artykuł 32

**Śmierć osoby odpowiedzialnej**

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

Artykuł 33

**Właściwość sądów**

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

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

3. W rozumieniu ustępu 2:

- a) „umowa handlowa” oznacza umowę inną niż umowa agencyjna, zawartą między prze-

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

tions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

Article 32

**Décès de la personne responsable**

En cas de décès de la personne responsable, une action en responsabilité est recevable, conformément aux dispositions de la présente convention, à l'encontre de ceux qui représentent juridiquement sa succession.

Article 33

**Jurisdiction compétente**

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

2. En ce qui concerne le dommage résultant de la mort ou d'une lésion corporelle subie par un passager, l'action en responsabilité peut être intentée devant l'un des tribunaux mentionnés au paragraphe 1 du présent article ou, eu égard aux spécificités du transport aérien, sur le territoire d'un État partie où le passager a sa résidence principale et permanente au moment de l'accident et vers lequel ou à partir duquel le transporteur exploite des services de transport aérien, soit avec ses propres aéronefs, soit avec les aéronefs d'un autre transporteur en vertu d'un accord commercial, et dans lequel ce transporteur mène ses activités de transport aérien à partir de locaux que lui-même ou un autre transporteur avec lequel il a conclu un accord commercial loue ou possède.

3. Aux fins du paragraphe 2:

- a) «accord commercial» signifie un accord autre qu'un accord d'agence conclu entre des

woźnikami i dotyczącą ich wspólnych usług przewozu lotniczego pasażerów,

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

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

#### Artykuł 34

##### Arbitraż

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

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

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

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

#### Artykuł 35

##### Termin wygaśnięcia roszczeń

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

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 seized 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.

transporteurs et portant sur la prestation de services communs de transport aérien de passagers;

- b) «résidence principale et permanente» désigne le lieu unique de séjour fixe et permanent du passager au moment de l'accident. La nationalité du passager ne sera pas le facteur déterminant à cet égard.

4. La procédure sera régie selon le droit du tribunal saisi de l'affaire.

#### Article 34

##### Arbitrage

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties au contrat de transport de fret peuvent stipuler que tout différend relatif à la responsabilité du transporteur en vertu de la présente convention sera réglé par arbitrage. Cette entente sera consignée par écrit.

2. La procédure d'arbitrage se déroulera, au choix du demandeur, dans l'un des lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 33.

3. L'arbitre ou le tribunal arbitral appliquera les dispositions de la présente convention.

4. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article seront réputées faire partie de toute clause ou de tout accord arbitral, et toute disposition contraire à telle clause ou à tel accord arbitral sera nulle et de nul effet.

#### Article 35

##### Délai de recours

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

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

2. The method of calculating that period shall be determined by the law of the court seised of the case.

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

#### Artykuł 36

#### Article 36

#### Article 36

### Kolejni przewoźnicy

### Successive Carriage

### Transporteurs successifs

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.

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.

1. Dans les cas de transport régis par la définition du paragraphe 3 de l'article 1, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par la présente convention, et est censé être une des parties du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.

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 wzięt na siebie odpowiedzialność za cały przewóz.

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.

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

3. 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.

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.

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

#### Artykuł 37

#### Article 37

#### Article 37

### Roszczenie zwrotne

### Right of Recourse against Third Parties

### Droit de recours contre des tiers

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.

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.

La présente convention ne préjuge en aucune manière la question de savoir si la personne tenue pour responsable en vertu de ses dispositions a ou non un recours contre toute autre personne.

## Rozdział IV

## Chapter IV

## Chapitre IV

**Przewóz mieszany****Combined Carriage****Transport intermodal**

## Artykuł 38

## Article 38

## Article 38

**Przewóz mieszany****Combined Carriage****Transport intermodal**

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.

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.

1. Dans le cas de transport intermodal effectué en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les dispositions de la présente convention ne s'appliquent, sous réserve du paragraphe 4 de l'article 18, qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article 1.

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

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.

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

## Rozdział V

## Chapter V

## Chapitre V

**Przewóz lotniczy wykonywany przez osobę inną niż przewoźnik umowny****Carriage by Air Performed by a Person other than the Contracting Carrier****Transport aérien effectué par une personne autre que le transporteur contractuel**

## Artykuł 39

## Article 39

## Article 39

**Przewoźnik umowny i przewoźnik faktyczny****Contracting Carrier — Actual Carrier****Transporteur contractuel — Transporteur de fait**

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.

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.

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent lorsqu'une personne (ci-après dénommée «transporteur contractuel») conclut un contrat de transport régi par la présente convention avec un passager ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou de l'expéditeur, et qu'une autre personne (ci-après dénommée «transporteur de fait») effectue, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel, tout ou partie du transport, mais n'est pas, en ce qui concerne cette partie, un transporteur successif au sens de la présente convention. Cette autorisation est présumée, sauf preuve contraire.



## 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.

## 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 40

**Responsabilité respective du transporteur contractuel et du transporteur de fait**

Sauf disposition contraire du présent chapitre, si un transporteur de fait effectue tout ou partie du transport qui, conformément au contrat visé à l'article 39, est régi par la présente convention, le transporteur contractuel et le transporteur de fait sont soumis aux règles de la présente convention, le premier pour la totalité du transport envisagé dans le contrat, le second seulement pour le transport qu'il effectue.

## Artykuł 41

**Wspólna odpowiedzialność**

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

2. Działania i zaniechania przewoźnika umownego oraz osób za niego działających w wykonywaniu swoich funkcji traktuje się w odniesieniu do przewozu wykonywanego przez przewoźnika faktycznego tak, jak gdyby były również działaniami i zaniechaniem przewoźnika faktycznego. Jednakże żadne takie działania lub zaniechania nie mogą obciążać przewoźnika faktycznego odpowiedzialnością przekraczającą kwoty przewidziane w artykułach 21, 22, 23 i 24. Żadne specjalne umowy, w myśl których przewoźnik umowny przyjmuje obowiązki nienałożone przez niniejszą konwencję, ani zrzeczenie się przyznaných 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.

## 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 41

**Attribution mutuelle**

1. Les actes et omissions du transporteur de fait ou de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur contractuel.

2. Les actes et omissions du transporteur contractuel ou de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur de fait. Toutefois, aucun de ces actes ou omissions ne pourra soumettre le transporteur de fait à une responsabilité dépassant les montants prévus aux articles 21, 22, 23 et 24. Aucun accord spécial aux termes duquel le transporteur contractuel assume des obligations que n'impose pas la présente convention, aucune renonciation à des droits ou moyens de défense prévus par la présente convention ou aucune déclaration spéciale d'intérêt à la livraison, visée à l'article 22 de la présente convention, n'auront d'effet à l'égard du transporteur de fait, sauf consentement de ce dernier.

## 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.

## 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 42

**Notification des ordres et protestations**

Les instructions ou protestations à notifier au transporteur, en application de la présente convention, ont le même effet qu'elles soient adressées au transporteur contractuel ou au transporteur de fait. Toutefois, les instructions visées à l'article 12 n'ont d'effet que si elles sont adressées au transporteur contractuel.

## Artykuł 43

**Osoby działające za przewoźnika**

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

## 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 43

**Préposés et mandataires**

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, tout préposé ou mandataire de ce transporteur ou du transporteur contractuel, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, peut se prévaloir des conditions et des limites de responsabilité applicables, en vertu de la présente convention, au transporteur dont il est le préposé ou le mandataire, sauf s'il est prouvé qu'il a agi de telle façon que les limites de responsabilité ne puissent être invoquées conformément à la présente convention.

## Artykuł 44

**Łączna kwota odszkodowań**

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

## 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 44

**Cumul de la réparation**

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, le montant total de la réparation qui peut être obtenu de ce transporteur, du transporteur contractuel et de leurs préposés et mandataires quand ils ont agi dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut pas dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à charge soit du transporteur contractuel, soit du transporteur de fait, en vertu de la présente convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées dans le présent article ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite applicable à cette personne.

## Artykuł 45

**Kierowanie powództwa**

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

## 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 have 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 seized of the case.

## Article 45

**Notification des actions en responsabilité**

Toute action en responsabilité, relative au transport effectué par le transporteur de fait, peut être intentée, au choix du demandeur, contre ce transporteur ou le transporteur contractuel ou contre l'un et l'autre, conjointement ou séparément. Si l'action est intentée contre l'un seulement de ces transporteurs, ledit transporteur aura le droit d'appeler l'autre transporteur en intervention devant le tribunal saisi, les effets de cette intervention ainsi que la procédure qui lui est applicable étant réglés par la loi de ce tribunal.

## 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.

## 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 46

**Jurisdiction annexe**

Toute action en responsabilité, prévue à l'article 45, doit être portée, au choix du demandeur, sur le territoire d'un des États parties, soit devant l'un des tribunaux où une action peut être intentée contre le transporteur contractuel, conformément à l'article 33, soit devant le tribunal du domicile du transporteur de fait ou du siège principal de son exploitation.

## Artykuł 47

**Nieważność postanowień umownych**

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

## 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 47

**Nullité des dispositions contractuelles**

Toute clause tendant à exonérer le transporteur contractuel ou le transporteur de fait de leur responsabilité en vertu du présent chapitre ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans le présent chapitre est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions du présent chapitre.

## 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.

## 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.

## Article 48

**Rapports entre transporteur contractuel et transporteur de fait**

Sous réserve de l'article 45, aucune disposition du présent chapitre ne peut être interprétée comme affectant les droits et obligations existant entre les transporteurs, y compris tous droits à un recours ou dédommagement.

## Rozdział VI

**Inne postanowienia**

## Artykuł 49

**Bezwzględne obowiązywanie**

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

## 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.

## Chapitre VI

**Autres dispositions**

## Article 49

**Obligation d'application**

Sont nulles et de nul effet toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence.

## Artykuł 50

**Ubezpieczenie**

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

## 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 50

**Assurance**

Les États parties exigent que leurs transporteurs contractent une assurance suffisante pour couvrir la responsabilité qui leur incombe aux termes de la présente convention. Un transporteur peut être tenu, par l'État partie à destination duquel il exploite des services, de fournir la preuve qu'il maintient une assurance suffisante couvrant sa responsabilité au titre de la présente convention.

## Artykuł 51

**Przewóz wykonywany w nadzwyczajnych okolicznościach**

Postanowień artykułów od 3 do 5, 7 i 8 dotyczących dokumentacji przewozu nie stosuje się w przypadku przewozu wykonywanego

## Article 51

**Carriage Performed in Extraordinary Circumstances**

The provisions of Articles 3 to 5, 7 and 8 relating to the documentation of carriage shall not apply in the case of carriage performed in

## Article 51

**Transport effectué dans des circonstances extraordinaires**

Les dispositions des articles 3 à 5, 7 et 8 relatives aux titres de transport ne sont pas applicables au transport effectué dans des cir-

w nadzwyczajnych okolicznościach poza zakresem normalnej działalności przewoźnika lotniczego.

#### Artykuł 52

#### Określenie dni

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

#### Rozdział VII

#### Postanowienia końcowe

#### Artykuł 53

#### Podpisanie, ratyfikacja i wejście w życie

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

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

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 this 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.

constances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation d'un transporteur.

#### Article 52

#### Définition du terme «jour»

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

#### Chapitre VII

#### Dispositions protocolaires

#### Article 53

#### Signature, ratification et entrée en vigueur

1. La présente convention est ouverte à Montréal le 28 mai 1999 à la signature des États participant à la Conférence internationale de droit aérien, tenue à Montréal du 10 au 28 mai 1999. Après le 28 mai 1999, la Convention sera ouverte à la signature de tous les États au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale à Montréal jusqu'à ce qu'elle entre en vigueur conformément au paragraphe 6 du présent article.

2. De même, la présente convention sera ouverte à la signature des organisations régionales d'intégration économique. Pour l'application de la présente convention, une «organisation régionale d'intégration économique» est une organisation constituée d'États souverains d'une région donnée qui a compétence sur certaines matières régies par la Convention et qui a été dûment autorisée à signer et à ratifier, accepter, approuver ou adhérer à la présente convention. Sauf au paragraphe 2 de l'article 1, au paragraphe 1, alinéa b), de l'article 3, à l'alinéa b) de l'article 5, aux articles 23, 33, 46 et à l'alinéa b) de l'article 57, toute mention faite d'un «État partie» ou «d'États parties» s'applique également aux organisations régionales d'intégration économique. Pour l'application de l'article 24, les mentions faites d'«une majorité des États parties» et d'«un tiers des États parties» ne s'appliquent pas aux

regionalnych organizacji integracji ekonomicznej.

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

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

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

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

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

8. Depozytariusz notyfikuje niezwłocznie wszystkim sygnatariuszom i państwom stronom:

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

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 Depositary.

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 Depositary 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;

organisations régionales d'intégration économique.

3. La présente convention est soumise à la ratification des États et des organisations d'intégration économique qui l'ont signée.

4. Tout État ou organisation régionale d'intégration économique qui ne signe pas la présente convention peut l'accepter, l'approuver ou y adhérer à tout moment.

5. Les instruments de ratification d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui est désignée par les présentes comme dépositaire.

6. La présente convention entrera en vigueur le soixantième jour après la date du dépôt auprès du dépositaire du trentième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et entre les États qui ont déposé un tel instrument. Les instruments déposés par les organisations régionales d'intégration économique ne seront pas comptés aux fins du présent paragraphe.

7. Pour les autres États et pour les autres organisations régionales d'intégration économique, la présente convention prendra effet soixante jours après la date du dépôt d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

8. Le dépositaire notifiera rapidement à tous les signataires et à tous les États parties:

- a) chaque signature de la présente convention ainsi que sa date;
- b) chaque dépôt d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion ainsi que sa date;
- c) la date d'entrée en vigueur de la présente convention;
- d) la date d'entrée en vigueur de toute révision des limites de responsabilité établies en vertu de la présente convention;

e) każde wypowiedzenie na podstawie artykułu 54.	(e) any denunciation under Article 54.	e) toute dénonciation au titre de l'article 54.
Artykuł 54	Article 54	Article 54
<b>Wypowiedzenie</b>	<b>Denunciation</b>	<b>Dénonciation</b>
1. Każde państwo strona może wypowiedzieć niniejszą konwencję w drodze pisemnej notyfikacji skierowanej do depozytariusza.	1. Any State Party may denounce this Convention by written notification to the Depository.	1. Tout État partie peut dénoncer la présente convention par notification écrite adressée au dépositaire.
2. Wypowiedzenie jest skuteczne po stu osiemdziesięciu dniach od dnia, w którym depozytariusz otrzymał notyfikację.	2. Denunciation shall take effect one hundred and eighty days following the date on which notification is received by the Depository.	2. La dénonciation prendra effet cent quatre-vingts jours après la date à laquelle le dépositaire aura reçu la notification.
Artykuł 55	Article 55	Article 55
<b>Stosunek do innych dokumentów konwencji warszawskiej</b>	<b>Relationship with other Warsaw Convention Instruments</b>	<b>Relation avec les autres instruments de la Convention de Varsovie</b>
Konwencja niniejsza ma pierwszeństwo stosowania przed wszelkimi przepisami stosowanymi do międzynarodowego przewozu lotniczego:	This Convention shall prevail over any rules which apply to international carriage by air:	La présente convention l'emporte sur toutes règles s'appliquant au transport international par voie aérienne:
1) między państwami stronami tej konwencji z tego tytułu, że są one równocześnie stronami:	1. between States Parties to this Convention by virtue of those States commonly being Party to	1) entre États parties à la présente convention du fait que ces États sont communément parties aux instruments suivants:
a) Konwencji o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (zwaney dalej konwencją warszawską),	(a) the <i>Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air</i> signed at Warsaw on 12 October 1929 (hereinafter called the Warsaw Convention);	a) <i>Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international</i> , signée à Varsovie le 12 octobre 1929 (appelée ci-après la Convention de Varsovie);
b) Protokołu zmieniającego Konwencję o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Warszawie dnia 12 października 1929 r., sporządzonego w Hadze dnia 28 września 1955 r. (zwanego dalej protokołem haskim),	(b) the <i>Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air</i> signed at Warsaw on 12 October 1929, done at The Hague on 28 September 1955 (hereinafter called The Hague Protocol);	b) <i>Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international</i> signée à Varsovie le 12 octobre 1929, fait à La Haye le 28 septembre 1955 (appelé ci-après le Protocole de La Haye);
c) Konwencji uzupełniającej konwencję warszawską o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez osobę inną niż przewoźnik umowny, podpisanej w Guadalajarze dnia 18 września 1961 r. (zwaney dalej konwencją guadalajarską),	(c) the <i>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</i> , signed at Guadalajara on 18 September 1961 (hereinafter called the Guadalajara Convention);	c) <i>Convention complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel</i> , signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (appelée ci-après la Convention de Guadalajara);

- d) Protokołu zmieniającego Konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Warszawie dnia 12 października 1929 r., zmienioną protokołem sporządzonym w Hadze dnia 28 września 1955 r., podpisanego w Gwatemali dnia 8 marca 1971 r. (zwanego dalej protokołem gwatemalskim);
- e) Protokołów dodatkowych nr 1 do 3 oraz Protokołu montrealskiego nr 4 zmieniającego konwencję warszawską zmienioną protokołem haskim lub konwencję warszawską zmienioną protokołami haskim i gwatemalskim, popisanych w Montrealu dnia 25 września 1975 r. (zwanym dalej protokołami montrealskimi), albo
- 2) na terytorium któregośkolwiek państwa strony niniejszej konwencji z tego tytułu, że państwo to jest stroną jednego lub więcej dokumentów, o których mowa wyżej w punktach od a) do e).
- (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 1971 (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 1975 (hereinafter called the Montreal Protocols); or
- 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 subparagraphs (a) to (e) above.
- d) *Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955*, signé à Guatemala le 8 mars 1971 (appelé ci-après le Protocole de Guatemala);
- e) Protocoles additionnels n<sup>os</sup> 1 à 3 et Protocole de Montréal n<sup>o</sup> 4 portant modification de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye ou par la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye et par le Protocole de Guatemala, signés à Montréal le 25 septembre 1975 (appelés ci-après les Protocoles de Montréal); ou
- 2) dans le territoire de tout État partie à la présente convention du fait que cet État est partie à un ou plusieurs des instruments mentionnés aux alinéas a) à e) ci-dessus.

## Artykuł 56

## Article 56

## Article 56

**Państwa o więcej niż jednym systemie prawa****States with more than one System of Law****États possédant plus d'un régime juridique**

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.

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.

1. Si un État comprend deux unités territoriales ou davantage dans lesquelles des régimes juridiques différents s'appliquent aux questions régies par la présente convention, il peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que ladite convention s'applique à toutes ses unités territoriales ou seulement à l'une ou plusieurs d'entre elles et il peut à tout moment modifier cette déclaration en en soumettant une nouvelle.

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

2. Any such declaration shall be notified to the Depositary and shall state expressly the territorial units to which the Convention applies.

2. Toute déclaration de ce genre est communiquée au dépositaire et indique expressément les unités territoriales auxquelles la Convention s'applique.

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

3. In relation to a State Party which has made such a declaration:

3. Dans le cas d'un État partie qui a fait une telle déclaration:



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

## Artykuł 57

**Zastrzeżenia**

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

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

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

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

- (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.

- a) les références, à l'article 23, à la «monnaie nationale» sont interprétées comme signifiant la monnaie de l'unité territoriale pertinente dudit État;
- b) à l'article 28, la référence à la «loi nationale» est interprétée comme se rapportant à la loi de l'unité territoriale pertinente dudit État.

## Article 57

**Réserves**

Aucune réserve ne peut être admise à la présente convention, si ce n'est qu'un État partie peut à tout moment déclarer, par notification adressée au dépositaire, que la présente convention ne s'applique pas:

- a) aux transports aériens internationaux effectués et exploités directement par cet État à des fins non commerciales relativement à ses fonctions et devoirs d'État souverain;
- b) au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ou loués par ledit État partie et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente convention.

FAIT à Montréal le 28<sup>e</sup> jour du mois de mai de l'an mil neuf cent quatre-vingt-dix-neuf dans les langues française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe, tous les textes faisant également foi. La présente convention restera déposée aux archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale, et le dépositaire en transmettra des copies certifiées conformes à tous les États parties à la Convention de Varsovie, au Protocole de La Haye, à la Convention de Guadalajara, au Protocole de Guatemala et aux Protocoles de Montréal.

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

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

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

Dano w Warszawie dnia 6 października 2005 r.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej: *A. Kwaśniewski*

L.S.

Prezes Rady Ministrów: *M. Belka*