

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ПРОТОКОЛ О ПОПРАВКАХ К КОНВЕНЦИИ ДЛЯ УНИФИКАЦИИ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ, КАСАЮЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК, ПОДПИСАННОЙ В ВАРШАВЕ 12 ОКТЯБРЯ 1929 г.*

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

ГЛАВА I

ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИИ

Статья I

В ст. 1 Конвенции:

а) опустить параграф 2 и заменить его следующим:

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

б) Опустить параграф 3 и заменить его следующим:

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

* Веломости Верховного Совета СССР, № 8, разд. 1, ст. 217.

Статья II

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

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

Статья III

В ст. 3 Конвенции:

а) Опустить параграф 1 и заменить его следующим:

«1. При перевозке пассажиров должен выдаваться билет, содержащий:

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

в) уведомление о том, что если пассажир совершает поездку, при которой место окончательного назначения или остановка находятся не в стране отправления, к такой перевозке могут применяться постановления Варшавской Конвенции и что эта Конвенция определяет и в большинстве случаев ограничивает ответственность перевозчика в случае смерти или ранения лица, а также при утере или повреждении багажа».

г) Опустить параграф 2 и заменить его следующим:

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

Статья IV

В ст. 4 Конвенции:

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

«1. При перевозке зарегистрированного багажа должна выдаваться багажная квитанция, которая, если она не объединена с проездным билетом или не включена в проездной билет, соответствующий положениям параграфа 1 статьи 3, должна содержать:

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

в) уведомление о том, что если совершается перевозка, при которой место окончательного назначения или остановка находятся не в стране отправления, к такой перевозке могут применяться постановления Варшавской конвенции и что эта Конвенция опре-

деляет и в большинстве случаев ограничивает ответственность перевозчиков в случае утери или повреждения багажа».

г) Опустить параграф 4 и заменить его следующим:

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

Статья V

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

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

Статья VI

Опустить ст. 8 Конвенции и заменить ее следующей:

«Воздушно-перевозочный документ должен содержать:

а) указание места отправления и места назначения;

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

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

Статья VII

Опустить ст. 9 Конвенции и заменить ее следующей:

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

Статья VIII

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

«2. Отправитель будет нести ответственность за всякий вред, понесенный перевозчиком или любым другим лицом, перед ко-

торым перевозчик несет ответственность, по причине неправильности, неточности или неполноты сведений или объявлений, данных отправителем».

Статья IX

В ст. 15 Конвенции добавить следующий параграф:

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

Статья X

В ст. 20 Конвенции опустить параграф 2.

Статья XI

Опустить ст. 22 Конвенции и заменить ее следующей:

Статья 22

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

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

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

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

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

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

Статья XII

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

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

Статья XIII

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

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

Статья XIV

После ст. 25 Конвенции поместить следующую статью:

Статья 25 А

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

2. Общая сумма, которая может быть взыскана с перевозчи-

ка и с поставленных им лиц, не должна в этом случае превышать указанного предела.

3. Положения параграфов 1 и 2 настоящей статьи не будут применяться, если будет доказано, что вред явился результатом действия или упущения поставленного лица, совершенных с намерением причинить вред или безрассудно и с сознанием того, что в результате этого может быть причинен вред».

Статья XV

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

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

Статья XVI

Опустить ст. 34 Конвенции и заменить ее следующей:

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

Статья XVII

После ст. 40 Конвенции поместить следующую статью:

Статья 40А

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

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

ГЛАВА II

ПРЕДЕЛЫ ПРИМЕНЕНИЯ КОНВЕНЦИИ С ВНЕСЕННЫМИ В НЕЕ ИЗМЕНЕНИЯМИ

Статья XVIII

Конвенция с изменениями, внесенными настоящим Протоколом, будет применяться к международной перевозке, как она определена в статье 1 Конвенции, при условии, что места отправления и назначения, упомянутые в этой статье, находятся либо на территориях двух Государств, являющихся Сторонами Прото-

кола, либо на территории одного Государства, являющегося Стороной настоящего Протокола, с предусмотренной остановкой на территории другого Государства.

ГЛАВА III

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ СТАТЬИ

Статья XIX

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

Статья XX

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

Статья XXI

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

Статья XXII

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

Статья XXIII

1. Настоящий Протокол после вступления его в силу будет открыт для присоединения любого Государства, не подписавшего его.
2. Присоединение к настоящему Протоколу какого-либо Государства, не являющегося Стороной Конвенции, должно иметь значение присоединения к Конвенции с изменениями, внесенными настоящим Протоколом.

3. Присоединение должно производиться посредством сдачи на хранение Правительству Польской Народной Республики документа о присоединении и должно возыметь действие на девяностый день после сдачи его на хранение.

Статья XXIV

1. Каждая из Сторон настоящего Протокола может денонсировать Протокол посредством сообщения, сделанного Правительству Польской Народной Республики.

2. Денонсация возымет действие по истечении шести месяцев со дня получения Правительством Польской Народной Республики сообщения о денонсации.

3. Между Сторонами настоящего Протокола денонсация Конвенции любой из этих сторон в соответствии со статьей 39 Конвенции ни в коем случае не должна толковаться как денонсация Конвенции с изменениями, внесенными настоящим Протоколом.

Статья XXV

1. Настоящий Протокол будет применяться ко всем территориям, за внешние отношения которых несет ответственность Государство, являющееся Стороной настоящего Протокола, за исключением территорий, относительно которых было сделано заявление в соответствии с параграфом 2 настоящей статьи.

2. Любое Государство может в момент сдачи на хранение своей ратификационной грамоты или документа о присоединении заявить, что признание им настоящего Протокола не распространяется на какую-либо одну или на несколько территорий, за внешние отношения которых такое Государство несет ответственность.

3. Любое Государство может впоследствии посредством сообщения, направленного Правительству Польской Народной Республики, распространить действие настоящего Протокола на какую-либо территорию или на все территории, в отношении которых оно сделало заявление в соответствии с параграфом 2 настоящей статьи. Извещение должно вступить в силу на девяностый день после получения его этим правительством.

4. Любое Государство, являющееся Стороной настоящего Протокола, может денонсировать его в соответствии с положениями параграфа 1 статьи XXIV отдельно в отношении какой-либо одной или в отношении всех территорий, за внешние отношения которых такое Государство несет ответственность.

Статья XXVI

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

Статья XXVII

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

а) о любом подписании настоящего Протокола и дате этого подписания;

б) о сдаче на хранение ратификационной грамоты или документа о присоединении, касающихся настоящего Протокола, и дате этой сдачи;

в) о дате вступления в силу настоящего Протокола в соответствии с параграфом 1 статьи XXII;

г) о получении какого-либо сообщения о денонсации и дате этого получения;

д) о получении какого-либо заявления или сообщения, сделанного на основании статьи XXV, и дате этого получения;

е) о получении какого-либо сообщения, сделанного на основании статьи XXVI, и дате этого получения.

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

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

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

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