

## 189

**PROTOKOŁ ZMIENIAJĄCY KONWENCJĘ O UJEDNOSTAJNIENIU NIEKTÓRYCH PRAWIDEŁ DOTYCZĄCYCH MIĘDZYNARODOWEGO PRZEWOZU LOTNICZEGO, PODPISANĄ W WARSZAWIE DNIA 12 PAŹDZIERNIKA 1929 R.,**

podpisany w Hadze dnia 28 września 1955 r.

**W Imieniu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej**

**RADA PAŃSTWA  
POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ**

podaje do powszechnej wiadomości:

W dniu 28 września 1955 r. podpisany został w Hadze Protokół zmieniający Konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Warszawie dnia 12 października 1929 r.

Po zaznajomieniu się z powyższym Protokołem Rada Państwa uznała go i uznaje za słuszny, oświadcza, że jest on przyjęty, ratyfikowany i potwierdzony, oraz przyrzeka, że będzie niezmiennie zachowywany.

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

Dano w Warszawie, dnia 23 kwietnia 1956 r.

L. S.

Przewodniczący Rady Państwa: *A. Zawadzki*

Minister Spraw Zagranicznych: *S. Skrzyszewski*

(Tekst protokołu zamieszczony jest w załączniku nr 3 do niniejszego numeru).

**PROTOKOŁ ZMIENIAJĄCY KONWENCJĘ O UJEDNOSTAJNIENIU NIEKTÓRYCH PRAWIDEŁ DOTYCZĄCYCH  
MIĘDZYNARODOWEGO PRZEWOZU LOTNICZEGO, PODPISANĄ W WARSZAWIE DNIA 12 PAŹDZIERNIKA 1929 R.,  
podpisaną w Hadze dnia 28 września 1955 r.**

Niżej podpisane Rządy

uważając za pożądane zmienić Konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Warszawie dnia 12 października 1929 r.,

zgodnie postanowiły, co następuje:

## Rozdział I.

### Zmiany Konwencji.

#### Artykuł I.

W artykule 1 Konwencji —

a) ustęp 2 skreśla się i zastępuje następującym postanowieniem:

„2. Za przewóz międzynarodowy w rozumieniu niniejszej Konwencji uważany jest każdy przewóz, w którym, zgodnie z umową stron, miejsce wyruszenia i miejsce przeznaczenia, niezależnie od tego, czy nastąpi lub nie nastąpi przerwa w przewozie lub przeladowaniu, położone są bądź na obszarze dwóch Wysokich Umawiających się Stron, bądź też na obszarze jednej tylko z nich, jeśli przewidziane jest lądowanie na obszarze innego Państwa, nawet nie umawiającego się. Przewóz bez takiego lądowania pomiędzy dwoma punktami na obszarze jednej tylko Wysokiej Umawiającej się Strony nie jest w rozumieniu niniejszej Konwencji uważany za przewóz międzynarodowy.”

b) ustęp 3 skreśla się i zastępuje następującym postanowieniem:

„3. Przewóz, który ma być dokonany przez kilku następujących po sobie przewoźnych powietrzem, uważa się przy stosowaniu niniejszej Konwencji za jeden przewóz, jeśli uważany był przez Strony za jedną czynność, niezależnie od okoliczności, czy został objęty jedną umową, czy też szeregiem umów. Nie traci on swego charakteru międzynarodowego przez fakt, że tylko jedna z umów lub szereg umów podlega całkowicie wykonaniu na obszarze tego samego Państwa”.

#### Artykuł II.

W artykule 2 Konwencji —

ustęp 2 skreśla się i zastępuje następującym postanowieniem:

„2. Niniejsza Konwencja nie stosuje się do przewozu poczty i paczek pocztowych”.

#### Artykuł III.

W artykule 3 Konwencji —

a) ustęp 1 skreśla się i zastępuje następującym postanowieniem:

„1. Przy przewozie pasażerów powinien być wydany bilet podróży, zawierający:

- a) oznaczenie miejsc wyruszenia i przeznaczenia;
- b) jeżeli miejsca wyruszenia i przeznaczenia są położone na obszarze jednej Wysokiej Umawiającej się Strony, a przewidziane jedno lub więcej lądowań na obszarze innego Państwa — oznaczenie miejsca jednego z tych lądowań;
- c) wzmiankę o tym, że jeżeli pasażerowie podejmują podróż z końcowym miejscem przeznaczenia lub z jednym lądowaniem w kraju innym, niż kraj wyruszenia, przewóz ich może podlegać Konwencji Warszawskiej, która z reguły ogranicza odpowiedzialność przewoźcego w razie śmierci lub uszkodzenia ciała, jak również w razie zagubienia lub uszkodzenia bagażu.”

b) ustęp 2 skreśla się i zastępuje następującym postanowieniem:

„2. Bilet podróży, do chwili dania dowodu przeciwnego, stanowi dowód zawarcia i warunków umowy o przewóz. Brak, nieprawidłowość lub zagubienie biletu nie narusza ani istnienia, ani ważności umowy o przewóz, która tym niemniej podlegać będzie postanowieniom niniejszej Konwencji. Jeśli jednak za zgodą przewoźcego pasażer wchodzi na pokład, a bilet podróży nie został wydany, albo jeśli bilet nie zawiera wymaganej w myśl ustępu 1 litera c) niniejszego artykułu, przewoźący nie będzie miał prawa powoływania się na postanowienia artykułu 22”.

#### Artykuł IV.

W artykule 4 Konwencji —

a) ustępy 1, 2 i 3 skreśla się i zastępuje następującym postanowieniem:

„1. Przy przewozie bagażu przyjętego do ekspedycji powinien być wydany kwit bagażowy, który — o ile nie jest połączony z biletem podróży odpowiadającym postanowieniom artykułu 3 ustęp 1 lub nie stanowi części takiego biletu, powinien zawierać:

- a) oznaczenie miejsc wyruszenia i przeznaczenia,
- b) jeżeli miejsca wyruszenia i przeznaczenia są położone na obszarze jednej Wysokiej Umawiającej się Strony, a przewidziane jedno lub więcej lądowań na obszarze innego Państwa — oznaczenie miejsca jednego z tych lądowań,
- c) wzmiankę o tym, że przewóz z końcowym miejscem przeznaczenia lub z lądowaniem w kraju innym, niż kraj wyruszenia, może podlegać Konwencji Warszawskiej, która z reguły ogranicza odpowiedzialność przewoźcego w razie zagubienia lub uszkodzenia bagażu.”

b) ustęp 4 skreśla się i zastępuje następującym postanowieniem:

„2. Kwit bagażowy do chwili dania dowodu przeciwnego stanowi dowód oddania bagażu do ekspedycji i warunków umowy o przewóz. Brak, nieprawidłowość lub zagubienie kwitu nie naruszają ani istnienia, ani ważności umowy o przewóz, która tym niemniej podlegać będzie postanowieniom niniejszej Konwencji. Jeżeli jednak przewoźcy przyjmuje bagaż pod opiekę, a kwit nie został wydany, albo jeżeli kwit, który nie jest połączony z biletem podróży odpowiadającym postanowieniom artykułu 3 ustęp 1 litera c), ani nie stanowi części takiego biletu, nie zawiera wzmianki wymaganej w myśl ustępu 1 litera c) niniejszego artykułu, przewoźcy nie będzie miał prawa powoływania się na postanowienia artykułu 22 ustęp 2”.

#### Artykuł V.

W artykule 6 Konwencji —  
ustęp 3 skreśla się i zastępuje następującym postanowieniem:

„3. Podpis przewoźcy powinien być złożony przed załadowaniem towaru na pokład statku powietrznego”.

#### Artykuł VI.

Artykuł 8 Konwencji skreśla się i zastępuje następującym postanowieniem:

„Przewozowy list lotniczy powinien zawierać:

- a) oznaczenie miejsc wyruszenia i przeznaczenia;
- b) jeżeli miejsca wyruszenia i przeznaczenia są położone na obszarze jednej Wysokiej Umawiającej się Strony, a przewidziane jedno lub więcej lądowań na obszarze innego Państwa — oznaczenie miejsca jednego z tych lądowań;
- c) wzmiankę wskazującą wysyłającemu, że przewóz z końcowym miejscem przeznaczenia lub z lądowaniem w kraju innym, niż kraj wyruszenia, może podlegać Konwencji Warszawskiej, która z reguły ogranicza odpowiedzialność przewoźcy w razie zagubienia lub uszkodzenia towaru”.

#### Artykuł VII.

Artykuł 9 Konwencji skreśla się i zastępuje następującym postanowieniem:

„Jeżeli za zgodą przewoźcy towary zostały załadowane na pokład statku powietrznego, a przewozowy list lotniczy nie został wystawiony, albo jeżeli list ten nie zawiera wzmianki wymaganej w myśl artykułu 8 litera c), przewoźcy nie będzie miał prawa powoływania się na postanowienia artykułu 22 ustęp 2”.

#### Artykuł VIII.

W artykule 10 Konwencji —  
ustęp 2 skreśla się i zastępuje następującym postanowieniem:

„2. Ponoś on odpowiedzialność za wszelkie szkody z racji udzielonych przez siebie wskazówek i deklaracji nieprawidłowych, niedokładnych lub niepełnych, wynikłe dla przewoźcy lub dla każdej innej osoby, w stosunku do której odpowiedzialny jest przewoźcy”.

#### Artykuł IX.

W artykule 15 Konwencji —  
dodaje się następujący ustęp:

„3. Nic w niniejszej Konwencji nie stoi na przeszkodzie wystawieniu przewozowego listu lotniczego zbywalnego”.

#### Artykuł X.

Skreśla się ustęp 2 artykułu 20.

#### Artykuł XI.

Skreśla się artykuł 22 Konwencji i zastępuje następującym postanowieniem:

#### „Artykuł 22.

1. Przy przewozie osób — odpowiedzialność przewoźcy w odniesieniu do każdego pasażera ograniczona jest do sumy dwustu pięćdziesięciu tysięcy franków. W razie, jeżeli odszkodowanie może być według prawa sądu orzekającego ustalone w formie renty, kapitał tej renty nie może przekroczyć powyższej granicy. Jednakże pasażer może w drodze specjalnej umowy z przewoźcy ustalić wyższą granicę odpowiedzialności.
2. a) Przy przewozie bagażu przyjętego do ekspedycji i towarów — odpowiedzialność przewoźcy ograniczona jest do sumy dwustu pięćdziesięciu franków za kilogram, z wyjątkiem wypadku złożenia przez wysyłającego w chwili oddania pakunku przewoźcyemu specjalnej deklaracji interesu w dostawie pakunku i uiszczenia ewentualnej dopłaty dodatkowej. W tym wypadku przewoźcy obowiązany będzie zapłacić aż do wysokości zadeklarowanej sumy, chybaby dowiódł, że suma ta przewyższa rzeczywisty interes wysyłającego w dostawie”.  
b) W razie zagubienia, uszkodzenia lub opóźnienia części bagażu przyjętego do ekspedycji lub towaru albo jakiegokolwiek przedmiotu w nich zawartego, dla określenia granicy odpowiedzialności bierze się pod uwagę tylko całkowitą wagę danego pakunku lub pakunków. Jeżeli jednak zagubienie, uszkodzenie lub opóźnienie jednej części bagażu przyjętego do ekspedycji lub towaru albo jakiegokolwiek przedmiotu w nich zawartego powoduje obniżenie wartości innych pakunków objętych tym samym kwitem bagażowym lub tym samym przewozowym listem lotniczym, dla określenia granicy odpowiedzialności należy wziąć pod uwagę całkowitą wagę tych pakunków.
3. Co się tyczy przedmiotów, którymi opiekuje się pasażer — odpowiedzialność przewoźcy ograniczona jest do pięciu tysięcy franków w stosunku do jednego pasażera.
4. Granice ustalone w myśl niniejszego artykułu nie pozbawiają sądu możliwości zasądzenia dodatkowo, zgodnie ze swoim prawem, sumy odpowiadającej całości lub części kosztów sądowych i innych kosztów procesu wyłożonych przez powoda. Powyższego postanowienia nie stosuje się, jeżeli kwota zasądzonego odszkodowania bez kosztów sądowych i bez innych kosztów procesu nie przekracza sumy, którą przewoźcy zaofiarował na piśmie powodowi w ciągu sześciu miesięcy od chwili zdarzenia, które spowodowało szkodę, albo przed wszczęciem procesu, o ile nastąpiło ono po tym terminie.
5. Sumy określone w niniejszym artykule we frankach uważa się za odnoszące się do jednostki monetarnej zawierającej sześćdziesiąt pięć i pół miligramów złota dziewięćsetnej próby. Sumy te mogą być przeliczone

w cyfrach okrągłych na każdą walutę państwową. Przeliczenie tych sum na walutę państwową inną niż złotą dokonywane będzie w razie procesu sądowego według określonej w złocie wartości tej waluty w dniu wydania wyroku."

#### Artykuł XII.

W artykule 23 Konwencji istniejące postanowienie oznacza się jako ustęp 1 i dodaje się następujący ustęp 2:

„2. Ustępu 1 niniejszego artykułu nie stosuje się do klauzul dotyczących zagubienia lub szkody, wynikających z naturalnych właściwości lub wad przewożonego towaru”.

#### Artykuł XIII.

W artykule 25 Konwencji —  
ustępy 1 i 2 skreśla się i zastępuje następującym postanowieniem:

„Granic odpowiedzialności przewidzianych w artykule 22 nie stosuje się, jeżeli zostało udowodnione, że szkoda wynika z działania lub zaniechania przewoźącego, jego pracowników lub przedstawicieli, spowodowanego bądź zamiarem wyrządzenia szkody, bądź przez nierozwagę i ze świadomością, że istnieje prawdopodobieństwo powstania szkody, przy czym w przypadku działania lub zaniechania pracowników lub przedstawicieli powinno być również udowodnione, że działali oni w wykonaniu swych funkcji”.

#### Artykuł XIV.

Po artykule 25 Konwencji dodaje się następujący artykuł:

#### „Artykuł 25 A.

1. W razie wszczęcia postępowania przeciwko pracownikowi lub przedstawicielowi przewoźącego, w następstwie szkody przewidzianej w niniejszej Konwencji pracownik lub przedstawiciel, o ile udowodni, że działał w wykonaniu swych funkcji, będzie mógł powoływać się na te ograniczenia odpowiedzialności, na które może się powoływać przewoźący zgodnie z artykułem 22.
2. Całkowita kwota odszkodowania, która w takim przypadku może być uzyskana od przewoźącego oraz od jego pracowników i przedstawicieli, nie może przewyższyć wymienionych ograniczeń.
3. Postanowień ustępów 1 i 2 niniejszego artykułu nie stosuje się, o ile zostało udowodnione, że szkoda wynikła z działania lub zaniechania pracownika lub przedstawiciela, spowodowanego bądź zamiarem wyrządzenia szkody, bądź przez nierozwagę i ze świadomością, że istnieje prawdopodobieństwo powstania szkody”.

#### Artykuł XV.

W artykule 26 Konwencji —  
ustęp 2 skreśla się i zastępuje następującym postanowieniem:

„2. Odbiorca powinien w razie uszkodzenia skierować przeciw do przewoźącego natychmiast po stwierdzeniu uszkodzenia i najpóźniej w ciągu siedmiu dni w stosunku do bagaży i czternastu dni w stosunku do towarów, licząc od dnia ich przyjęcia. W razie opóźnienia sprzeciw powinien być zgłoszony najpóźniej w ciągu dwudziestu

jeden dni, licząc od dnia, w którym bagaż lub towary oddane zostały do rozporządzenia odbiorcy”.

#### Artykuł XVI.

Artykuł 34 Konwencji skreśla się i zastępuje następującym postanowieniem:

„Postanowień artykułów od 3 do 9 włącznie, dotyczących dokumentów przewozowych, nie stosuje się do przewozu wykonywanego w wyjątkowych okolicznościach i poza wszelkimi normalnymi czynnościami eksploatacji lotniczej”.

#### Artykuł XVII.

Po artykule 40 Konwencji dodaje się następujący artykuł:

#### „Artykuł 40 A.

1. W artykule 37 ust. 2 i w artykule 40 ustęp 1 wyrażenie Wysoka Umawiająca się Strona oznacza Państwo. We wszystkich innych przypadkach wyrażenie Wysoka Umawiająca się Strona oznacza Państwo, którego ratyfikacja lub przystąpienie do niniejszej Konwencji wywarło skutki, a którego wypowiedzenie jeszcze skutków nie wywarło.
2. Dla celów niniejszej Konwencji słowo obszar oznacza nie tylko obszar metropolii Państwa, lecz również wszystkie obszary, które ono reprezentuje w stosunkach zagranicznych.”

### Rozdział II.

#### Zakres zastosowania zmienionej Konwencji.

#### Artykuł XVIII.

Konwencję zmienioną niniejszym Protokołem stosuje się do przewozu międzynarodowego, określonego w artykule 1 Konwencji, o ile miejsca wyruszenia i przeznaczenia są położone bądź na obszarach dwóch Państw Stron niniejszego Protokołu, bądź na obszarze jednego Państwa Strony niniejszego Protokołu, jeżeli zostało przewidziane lądowanie na obszarze innego Państwa.

### Rozdział III.

#### Postanowienia końcowe.

#### Artykuł XIX.

W stosunkach między Stronami niniejszego Protokołu Konwencja i Protokół będą uważane i interpretowane jako jeden i ten sam dokument i będą określane jako Konwencja Warszawska zmieniona w Hadze w 1955 r.

#### Artykuł XX.

Do dnia swego wejścia w życie, zgodnie z postanowieniami artykułu XXII ustęp 1, niniejszy Protokół pozostanie otwarty do podpisania dla każdego Państwa, które do tego dnia ratyfikowało konwencję lub przystąpiło do niej, jak również dla każdego Państwa, które uczestniczyło w Konferencji, na której ten Protokół został przyjęty.

#### Artykuł XXI.

1. Niniejszy Protokół podlega ratyfikacji Państw sygnatariuszy.

2. Ratyfikacja niniejszego Protokołu przez Państwo, które nie jest Stroną Konwencji, pociąga za sobą przystąpienie do Konwencji zmienionej tym Protokołem.

3. Dokumenty ratyfikacyjne zostaną złożone Rządowi Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

#### Artykuł XXII.

1. Z chwilą ratyfikacji niniejszego Protokołu przez trzydzieści Państw sygnatariuszy wejdzie on w życie w stosunkach między tymi Państwami dziewięćdziesiątego dnia po złożeniu trzydziestego dokumentu ratyfikacyjnego. W odniesieniu do każdego Państwa, które ratyfikuje go później, wejdzie on w życie dziewięćdziesiątego dnia po złożeniu jego dokumentu ratyfikacyjnego.

2. Z chwilą wejścia w życie niniejszego Protokołu zostanie on zarejestrowany przez Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej w Organizacji Narodów Zjednoczonych.

#### Artykuł XXIII.

1. Po swoim wejściu w życie niniejszy Protokół będzie otwarty do przystąpienia dla wszystkich Państw niesygnatariuszy.

2. Przystąpienie do niniejszego Protokołu przez Państwo, które nie jest stroną Konwencji, pociąga za sobą przystąpienie do Konwencji zmienionej niniejszym Protokołem.

3. Przystąpienie będzie dokonane przez złożenie dokumentu przystąpienia Rządowi Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej i będzie wywierać skutki dziewięćdziesiątego dnia po złożeniu tego dokumentu.

#### Artykuł XXIV.

1. Każda Strona niniejszego Protokołu będzie mogła wypowiedzieć go w drodze notyfikacji złożonej Rządowi Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

2. Wypowiedzenie nabierze mocy po upływie sześciu miesięcy od dnia otrzymania przez Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej notyfikacji o wypowiedzeniu.

3. W stosunkach między Stronami niniejszego Protokołu, wypowiedzenie Konwencji przez jedną z nich, zgodnie z artykułem 39, nie powinno być uważane za wypowiedzenie Konwencji zmienionej niniejszym Protokołem.

#### Artykuł XXV.

1. Niniejszy Protokół będzie stosować się do wszystkich obszarów, które Państwo — Strona niniejszego Protokołu reprezentuje w stosunkach zagranicznych, z wyjątkiem obszarów, w odniesieniu do których zostało złożone oświadczenie, zgodnie z ustępem 2 niniejszego artykułu.

2. Każde Państwo będzie mogło w czasie składania swego dokumentu ratyfikacyjnego lub dokumentu przystąpienia oświadczyć, że przyjęcie przez nie niniejszego Protokołu nie stosuje się do jednego lub więcej obszarów, które ono reprezentuje w stosunkach zagranicznych.

3. Każde Państwo będzie mogło później notyfikować Rządowi Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, że niniejszy Protokół będzie się stosować do jednego lub więcej obszarów, będących przedmiotem oświadczenia przewidzianego w ustępie 2 niniejszego artykułu. Notyfikacja ta nabierze mocy dziewięćdziesiątego dnia po jej przyjęciu przez ten Rząd.

4. Każde Państwo-Strona niniejszego Protokołu będzie mogło, zgodnie z postanowieniami artykułu XXIV ustęp 1, wypowiedzieć niniejszy Protokół oddzielnie dla jednego lub dla wszystkich obszarów, które reprezentuje w stosunkach zagranicznych.

#### Artykuł XXVI.

Nie są dopuszczone żadne zastrzeżenia do niniejszego Protokołu, jednakże każde Państwo będzie mogło w każdej chwili w drodze notyfikacji złożonej Rządowi Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej oświadczyć, że Konwencja zmieniona niniejszym Protokołem nie będzie się stosować do przewozu osób, towarów i bagaży, wykonywanego dla władz wojskowych na zarejestrowanych w tym Państwie statkach powietrznych, których całkowita pojemność została zarezerwowana przez te władze lub na ich rachunek.

#### Artykuł XXVII.

Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej będzie niezwłocznie notyfikował Rządowi wszystkich Państw sygnatariuszy Konwencji lub niniejszego Protokołu, wszystkich Państw-Stron Konwencji lub niniejszego Protokołu i wszystkich Państw będących członkami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego lub Organizacji Narodów Zjednoczonych, jak również Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego:

- a) każde podpisanie niniejszego Protokołu wraz z datą podpisania;
- b) złożenie każdego dokumentu ratyfikacyjnego niniejszego Protokołu lub dokumentu przystąpienia do niego, wraz z datą złożenia;
- c) datę wejścia w życie niniejszego Protokołu, zgodnie z ustępem 1 artykułu XXII;
- d) otrzymanie każdej notyfikacji o wypowiedzeniu wraz z datą otrzymania;
- e) otrzymanie każdego oświadczenia lub notyfikacji dokonanych na mocy artykułu XXV wraz z datą otrzymania, oraz
- f) otrzymanie każdej notyfikacji dokonanej na mocy artykułu XXVI wraz z datą otrzymania.

Na dowód czego niżej podpisani pełnomocnicy, należycie w tym celu upoważnieni, podpisali niniejszy Protokół.

Sporządzono w Hadze dnia dwudziestego ósmego września tysiąc dziewięćset pięćdziesiątego piątego roku w trzech autentycznych tekstach w językach francuskim, angielskim i hiszpańskim. W razie rozbieżności tekst w języku francuskim, w którym Konwencja została sporządzona będzie rozstrzygający.

Niniejszy Protokół zostanie złożony Rządowi Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, zgodnie z postanowieniami artykułu XX i pozostanie otwarty do podpisania. Rząd ten przekaże uwierzytelnione odpisy niniejszego Protokołu Rządowi wszystkich Państw-Stron Konwencji lub niniejszego Protokołu oraz wszystkim Państw będących członkami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego lub Organizacji Narodów Zjednoczonych, jak również Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.