

22001A0718(01)

18.7.2001

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 194/39

KONWENCJA O UJEDNOLICENIU NIEKTÓRYCH ZASAD DOTYCZĄCYCH MIĘDZYNARODOWEGO PRZEWOZU LOTNICZEGO (KONWENCJA MONTREALSKA)

PAŃSTWA-STRONY NINIEJSZEJ KONWENCJI,

UZNAJĄC znaczący udział Konwencji o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 roku, zwanej dalej „Konwencją Warszawską” i innych powiązanych dokumentów w zakresie harmonizacji lotniczego prawa prywatnego międzynarodowego;

UZNAJĄC potrzebę unowocześnienia i konsolidacji Konwencji Warszawskiej i innych powiązanych dokumentów;

UZNAJĄC wagę zapewnienia ochrony interesów konsumentów w międzynarodowym przewozie lotniczym i potrzebę sprawiedliwej rekompensaty opartej na zasadzie naprawienia szkody;

POTWIERDZAJĄC celowość uporządkowanego rozwoju funkcjonowania międzynarodowego transportu lotniczego i niezakłóconego przepływu osób, bagażu i ładunków zgodnie z zasadami i celami Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku;

PRZEKONANE, że zbiorowe działanie Państw dla dalszej harmonizacji i kodyfikacji niektórych zasad regulujących międzynarodowy przewóz lotniczy, poprzez nową konwencję, jest najwłaściwszym środkiem do osiągnięcia sprawiedliwej równowagi interesów,

UZGODNIŁY, CO NASTĘPUJE:

ROZDZIAŁ I

Postanowienia ogólne

Artykuł 1

Zakres stosowania

1. Niniejsza Konwencja stosuje się do każdego międzynarodowego przewozu osób, bagażu lub ładunku dokonywanego statkiem powietrznym za wynagrodzeniem. Stosuje się ona również do przewozu bezpłatnego dokonywanego statkiem powietrznym przez przedsiębiorstwo transportu lotniczego.

2. Do celów niniejszej Konwencji wyrażenie „przewóz międzynarodowy” oznacza każdy przewóz, w którym, zgodnie z umową stron, miejsce wyruszenia i miejsce przeznaczenia, niezależnie od tego, czy w przewozie nastąpi, czy nie nastąpi przerwa lub przeładunek, położone są na obszarze dwóch Państw-Stron lub na obszarze jednego Państwa-Strony, jeśli jest uzgodnione miejsce postoju na obszarze innego państwa, nawet jeśli to państwo nie jest Państwem-Stroną. Przewóz między dwoma punktami na obszarze jednego Państwa-Strony nie jest do celów niniejszej Konwencji przewozem międzynarodowym.

3. Przewóz, który ma być dokonany przez kilku kolejnych przewoźników uważany jest, do celów niniejszej Konwencji, za jeden przewóz niepodzielny, jeśli uważany był przez strony za jedną czynność, niezależnie od tego, czy został objęty jedną umową, czy też szeregiem umów, oraz nie traci on swojego charakteru międzynarodowego jedynie dlatego, że jedna umowa lub szereg umów podlega całkowicie wykonaniu na obszarze tego samego Państwa.

4. Niniejsza Konwencja stosuje się również do przewozu, jaki wymieniono w rozdziale V, z zastrzeżeniem warunków tam przewidzianych.

Artykuł 2

Przewóz dokonywany przez Państwo i przewóz przesyłek pocztowych

1. Niniejsza Konwencja stosuje się do przewozu dokonywanego przez Państwo lub inne osoby prawne prawa publicznego, pod warunkiem że wchodzi to w zakres warunków ustanowionych w artykule 1.

2. W przewozie przesyłek pocztowych przewoźnik odpowiada tylko przed odpowiednią administracją pocztową, zgodnie z zasadami mającymi zastosowanie do powiązań między przewoźnikami i administracjami pocztowymi.

3. Z wyjątkiem postanowień ust. 2 niniejszego artykułu postanowienia niniejszej Konwencji nie mają zastosowania do przewozu przesyłek pocztowych.

ROZDZIAŁ II

Dokumenty i obowiązki stron odnoszące się do przewozu osób, bagażu i ładunku

Artykuł 3

Pasażerowie i bagaż

1. W odniesieniu do przewozu osób wydaje się indywidualny lub zbiorowy dokument przewozowy zawierający:

a) oznaczenie miejsc wyruszenia i przeznaczenia;

b) jeśli miejsca wyruszenia i przeznaczenia są położone na obszarze jednego Państwa-Strony, a przewidziane jedno lub więcej miejsc postoju znajduje się na obszarze innego Państwa, oznaczenie co najmniej jednego takiego miejsca postoju.

2. Każdy inny środek zawierający informację wskazaną w ust. 1 może zastąpić wydanie dokumentu określonego w tym ustępie. Jeśli używa się takiego innego środka, przewoźnik dostarcza pasażerowi oświadczenie na piśmie zawierające takie informacje.

3. Przewoźnik wydaje pasażerowi przywieszkę identyfikacyjną bagażu dla każdej przyjętej sztuki bagażu.

4. Pasażer otrzymuje zawiadomienie na piśmie stwierdzające, że w przypadku gdy ma zastosowanie niniejsza Konwencja, reguluje ona i może ograniczyć odpowiedzialność przewoźników w zakresie śmierci lub uszkodzenia ciała oraz za zniszczenie, utratę lub uszkodzenie bagażu oraz za opóźnienie.

5. Niezgodność z postanowieniami powyższych ustępów nie ma wpływu na istnienie lub ważność umowy przewozu, która mimo wszystko podlega zasadom niniejszej Konwencji, w tym odnoszącym się do ograniczenia odpowiedzialności.

Artykuł 4

Ładunek

1. W odniesieniu do przewozu ładunku wydaje się lotniczy list przewozowy.

2. Każdy inny środek zawierający zapis mającego się odbyć przewozu może zastąpić wydanie lotniczego listu przewozowego. Jeśli użyty zostaje taki inny środek, przewoźnik, na żądanie nadawcy, wydaje nadawcy potwierdzenie odbioru ładunku umożliwiające identyfikację przesyłki i dostęp do informacji ujętych w zapisach zawartych w tych innych środkach.

Artykuł 5

Treść lotniczego listu przewozowego i potwierdzenia przyjęcia ładunku

Lotniczy list przewozowy lub potwierdzenie przyjęcia ładunku zawierają:

- oznaczenie miejsc wyruszenia i przeznaczenia;
- jeśli miejsca wyruszenia i przeznaczenia położone są na obszarze jednego Państwa-Strony, a przewidziane jedno lub więcej miejsc postoju położone jest na obszarze innego Państwa, oznaczenie co najmniej jednego takiego miejsca postoju; oraz
- oznaczenie masy przesyłki.

Artykuł 6

Dokumenty odnoszące się do właściwości ładunku

Od nadawcy może być wymagane, w razie potrzeby, aby dopełnił on formalności wobec organów celnych, policji i podobnych władz publicznych w celu wydania dokumentu wskazującego charakter ładunku. Niniejsze postanowienie nie stwarza dla przewoźnika żadnego wynikającego z niego obowiązku, zobowiązania lub odpowiedzialności.

Artykuł 7

Opis lotniczego listu przewozowego

1. Lotniczy list przewozowy wystawia nadawca w trzech oryginalnych egzemplarzach.

2. Pierwszy egzemplarz oznaczony jest „dla przewoźnika”; podpisuje go nadawca. Drugi egzemplarz oznaczony jest „dla odbiorcy”; podpisują go nadawca i przewoźnik. Trzeci egzemplarz podpisuje przewoźnik, który wręcza go nadawcy po przyjęciu ładunku.

3. Podpisy przewoźnika i nadawcy mogą być drukowane lub w formie pieczęci.

4. Jeśli na żądanie nadawcy przewoźnik wystawia lotniczy list przewozowy, uważa się, że przewoźnik, do chwili dowodu przeciwnego, sporządził go w imieniu nadawcy.

Artykuł 8

Dokumentacja dla wielu pakunków

Gdy jest więcej niż jeden pakunek:

- przewoźnik ładunku ma prawo żądać od nadawcy wystawienia oddzielnych lotniczych listów przewozowych;
- nadawca ma prawo żądać od przewoźnika wystawienia oddzielnych potwierdzeń przyjęcia ładunku, w przypadku gdy użyte są inne środki określone w art. 4 ust. 2.

Artykuł 9

Niezgodność z wymogami dokumentowymi

Niezgodność z postanowieniami artykułów 4—8 nie ma wpływu na istnienie lub ważność umowy przewozu, która mimo wszystko będzie podlegała zasadom niniejszej Konwencji, w tym odnoszącym się do ograniczenia odpowiedzialności.

Artykuł 10

Odpowiedzialność za dane szczegółowe dokumentacji

1. Nadawca ponosi odpowiedzialność za dokładność danych szczegółowych i deklaracji odnoszących się do ładunku dodanych przez niego lub w jego imieniu do lotniczego listu przewozowego lub przekazanych przez niego lub w jego imieniu przewoźnikowi, w celu dodania do potwierdzenia przyjęcia ładunku lub dodania do zapisów zawartych w innych środkach określonych w art. 4 ust. 2. Powyższe stosuje się także w przypadku gdy osoba działająca w imieniu nadawcy jest również agentem przewoźnika.

2. Nadawca odpowiada wobec przewoźnika za wszelkie szkody poniesione przez niego lub każdą inną osobę, wobec której przewoźnik ponosi odpowiedzialność, spowodowane nieprawidłowością, niedokładnością lub niekompletnością danych szczegółowych i deklaracji przekazanych przez nadawcę lub w jego imieniu.

3. Z zastrzeżeniem postanowień ust. 1 i 2 niniejszego artykułu przewoźnik odpowiada wobec nadawcy za wszelkie szkody poniesione przez niego lub każdą inną osobę, wobec której nadawca ponosi odpowiedzialność, spowodowane nieprawidłowością, niedokładnością lub niekompletnością danych szczegółowych i deklaracji dodanych przez nadawcę lub w jego imieniu do potwierdzenia przyjęcia ładunku lub do zapisów zawartych w innych środkach określonych w art. 4 ust. 2.

Artykuł 11

Dowodowa wartość dokumentacji

1. Lotniczy list przewozowy lub potwierdzenie przyjęcia ładunku są dowodami opartymi na domniemaniu faktycznym zawarcia umowy, przyjęcia ładunku i przyjęcia warunków przewozu w nich wymienionych.

2. Każda deklaracja w lotniczym liście przewozowym lub potwierdzeniu przyjęcia ładunku odnosząca się do masy, wymiarów i opakowania ładunku, jak również odnosząca się do liczby pakunków jest dowodem opartym na domniemaniu faktycznym podanego stanu faktycznego; deklaracje odnoszące się do ilości, objętości i stanu ładunku nie stanowią dowodu przeciwko przewoźnikowi, chyba że zostały one podane i w lotniczym liście przewozowym lub potwierdzeniu przyjęcia ładunku stanowią, że zostały one sprawdzone przez przewoźnika w obecności nadawcy lub odnoszą się do oczywistego stanu ładunku.

Artykuł 12

Uprawnienie do dysponowania ładunkiem

1. Z zastrzeżeniem odpowiedzialności za wykonanie wszystkich zobowiązań wynikających z umowy przewozu nadawca jest uprawniony do dysponowania ładunkiem przez wycofanie go w porcie lotniczym odlotu lub przeznaczenia lub zatrzymanie go po drodze podczas któregośkolwiek z lądowań lub przez wezwanie do wydania go w miejscu przeznaczenia lub w trakcie podróży osobie innej niż pierwotnie określony odbiorca lub przez zażądanie, aby został on zawrócony do portu lotniczego odlotu. Nadawcy nie wolno wykonywać tego uprawnienia w taki sposób, aby zaszkodzić przewoźnikowi lub innym nadawcom i musi zwrócić wszelkie koszty spowodowane wykonaniem tego prawa.

2. Jeśli niemożliwe jest wykonanie polecenia nadawcy, przewoźnik musi niezwłocznie poinformować o tym nadawcę.

3. Jeśli przewoźnik wykona polecenia nadawcy w zakresie dysponowania ładunkiem, nie żądając okazania egzemplarza lotniczego listu przewozowego lub potwierdzenia odbioru ładunku wystawionego nadawcy, przewoźnik poniesie odpowiedzialność, bez uszczerbku dla jego prawa do odszkodowania wobec nadawcy, za wszelkie szkody mogące być tym spowodowane na niekorzyść osoby, która zgodnie z prawem jest posiadaczem tego egzemplarza lotniczego listu przewozowego lub potwierdzenia przyjęcia ładunku.

4. Uprawnienie przysługujące nadawcy wygasa w chwili, gdy zaczyna ono przysługiwać odbiorcy, zgodnie z art. 13. Jednakże jeśli odbiorca odmawia przyjęcia ładunku lub nie można się z nim skomunikować, nadawca odzyskuje swoje uprawnienie do dysponowania.

Artykuł 13

Dostawa ładunku

1. Z wyjątkiem przypadków, gdy nadawca wykonał swoje uprawnienie na mocy artykułu 12, odbiorca jest upoważniony, z chwilą nadejścia ładunku na miejsce przeznaczenia, zażądać od przewoźnika wydania jemu ładunku po uiszczeniu należnych opłat i po zastosowaniu się do warunków przewozu.

2. Jeśli nie uzgodniono inaczej, obowiązkiem przewoźnika jest powiadomienie odbiorcy z chwilą nadejścia ładunku.

3. Jeśli przewoźnik przyznaje utratę ładunku lub ładunek nie przybył po upływie siedmiu dni od dnia, w którym powinien być przybyć, odbiorca jest uprawniony dochodzić w stosunku do przewoźnika uprawnień wynikających z umowy przewozu.

Artykuł 14

Stosowanie uprawnień nadawcy i odbiorcy

Nadawca i odbiorca mogą, odpowiednio, dochodzić wszelkich uprawnień przyznanych im artykułami 12 i 13, każdy we własnym imieniu, niezależnie od tego, czy działa w interesie własnym czy też interesie cudzym, pod warunkiem że wykonuje zobowiązania nałożone przez umowę przewozu.

Artykuł 15

Stosunki między nadawcą i odbiorcą lub wzajemne stosunki między stronami trzecimi

1. Artykuły 12—14 nie przesądzają ani stosunków między nadawcą i odbiorcą, ani wzajemnych stosunków między stronami trzecimi, których uprawnienia pochodzą albo od nadawcy, albo od odbiorcy.

2. Postanowienia artykułów 12—14 mogą zostać zmienione jedynie wyraźnym postanowieniem w lotniczym liście przewozowym lub potwierdzeniu przyjęcia ładunku.

Artykuł 16

Formalności organów celnych, policji i innych podobnych władz publicznych

1. Nadawca musi przedstawić takie informacje i takie dokumenty, które są niezbędne do wypełnienia formalności wobec organów celnych, policji i wszelkich innych władz publicznych, zanim ładunek może zostać dostarczony odbiorcy. Nadawca ponosi odpowiedzialność wobec przewoźnika za wszystkie szkody spowodowane brakiem, niewystarczalnością lub nieprawidłowością którejkolwiek takiej informacji lub któregośkolwiek dokumentu, chyba że szkoda powstała z winy przewoźnika, jego pracowników lub agentów.

2. Przewoźnik nie ma obowiązku badać dokładności ani wystarczalności takich informacji lub dokumentów.

ROZDZIAŁ III

Odpowiedzialność przewoźnika i zakres odszkodowania za szkody

Artykuł 17

Śmierć i uszkodzenie ciała pasażerów — uszkodzenie bagażu

1. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą w razie śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera jedynie pod warunkiem że wypadek, który spowodował śmierć lub uszkodzenie ciała, miał miejsce na pokładzie statku powietrznego lub w trakcie jakiegokolwiek z czynności związanych z wsiadaniem i wysiadaniem.

2. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą w razie zniszczenia, utraty lub uszkodzenia przyjętego bagażu jedynie pod warunkiem że zdarzenie, które spowodowało zniszczenie, utratę lub uszkodzenie bagażu nastąpiło na pokładzie statku powietrznego lub podczas jakiegokolwiek okresu, w którym przyjęty bagaż był pod opieką przewoźnika. Jednakże przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności, jeśli i w takim zakresie w jakim szkoda wynikła w wyniku wrodzonego defektu, jakości lub wady bagażu. W przypadku bagażu nieprzyjętego, w tym rzeczy osobistych, przewoźnik ponosi odpowiedzialność, jeśli szkoda wynikła z jego błędu lub błędu jego pracowników lub agentów.

3. Jeśli przewoźnik przyznaje utratę odprawionego bagażu lub bagaż nie przybył po upływie 21 dni od dnia, w którym miał przybyć, odbiorca jest uprawniony dochodzić w stosunku do przewoźnika uprawnień wynikających z umowy przewozu.

4. Jeżeli nie ustalono inaczej, w niniejszej Konwencji wyraz „bagaż” oznacza zarówno przyjęty, jak i nieprzyjęty bagaż.

Artykuł 18

Uszkodzenie ładunku

1. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą w razie zniszczenia, utraty lub uszkodzenia ładunku jedynie pod warunkiem, że zdarzenie, które spowodowało wynikłą szkodę, miało miejsce podczas przewozu lotniczego.

2. Jednakże przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności, jeśli i w takim zakresie w jakim zniszczenie, utrata lub uszkodzenie ładunku, zostało spowodowane przez jedno lub więcej z poniższych:

- a) wrodzony defekt, jakość lub wady ładunku;
- b) wadliwe opakowanie tego ładunku przez osobę inną niż przewoźnik lub jego pracownicy lub agenci;
- c) działania wojenne lub konflikt zbrojny;
- d) działania władzy państwowej wykonywane w związku z wjazdem, wyjazdem lub tranzytem ładunku.

3. Przewóz lotniczy, w rozumieniu ust. 1 niniejszego artykułu, obejmuje okres, podczas którego ładunek znajduje się pod opieką przewoźnika.

4. Okres przewozu lotniczego nie rozciąga się na jakikolwiek przewóz lądowy, morski lub śródlądowy wykonywany poza portem lotniczym. Jednakże jeśli taki przewóz odbywa się w ramach wykonania umowy przewozu lotniczego do celów załadunku, dostawy lub przeładunku, domniemywa się, że jakakolwiek szkoda, chyba że udowodnić można przeciwnie, była wynikiem zdarzenia, które miało miejsce podczas przewozu lotniczego. Jeśli przewoźnik, bez zgody nadawcy, zastępuje przewozem innym rodzajem transportu całość lub część przewozu, który na podstawie umowy między stronami miał być przewozem lotniczym, taki przewóz innym rodzajem transportu uważa się za należący do okresu przewozu lotniczego.

Artykuł 19

Opóźnienie

Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą z opóźnienia w przewozie lotniczym osób, bagażu lub ładunku. Jednakże przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za szkodę wynikłą z opóźnienia, jeśli udowodni, że on sam oraz jego pracownicy i agenci podjęli wszystkie rozsądnie konieczne środki, aby uniknąć szkody lub że niemożliwe było podjęcie przez nich takich środków.

Artykuł 20

Uwolnienie od odpowiedzialności

Jeśli przewoźnik udowodni, że szkoda została spowodowana przez lub że przyczyniło się do niej niedbalstwo lub inne bezprawne działanie lub zaniechanie osoby domagającej się odszkodowania lub osoby, od której on lub ona uzyskała swoje prawa, przewoźnik jest całkowicie lub częściowo uwolniony od odpowiedzialności wobec osoby występującej z roszczeniem w takim zakresie, w jakim takie niedbalstwo lub inne bezprawne działanie lub zaniechanie spowodowało lub przyczyniło się do szkody. Jeśli z powodu śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera roszczenie o odszkodowanie wysunięte zostaje przez osobę inną niż pasażer, przewoźnik jest również całkowicie lub częściowo uwolniony od odpowiedzialności w takim zakresie, w jakim udowodni, że szkoda została spowodowana przez lub że przyczyniło się do niej niedbalstwo lub inne bezprawne działanie lub zaniechanie pasażera. Artykuł niniejszy stosuje się do wszystkich postanowień o odpowiedzialności w niniejszej Konwencji, w tym do art. 21 ust. 1.

Artykuł 21

Odszkodowanie w przypadku śmierci lub uszkodzenia ciała pasażerów

1. Dla szkód powstałych w okolicznościach określonych w art. 17 ust. 1, nieprzekraczających 100 000 Specjalnych Praw Ciągnięcia w przypadku każdego pasażera, przewoźnik nie może wyłączyć lub ograniczyć swojej odpowiedzialności.

2. Przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za szkody powstałe w okolicznościach określonych w art. 17 ust. 1 w takim zakresie, w jakim przekraczają one w przypadku każdego pasażera 100 000 Specjalnych Praw Ciągnięcia, jeśli przewoźnik udowodni, że:

- a) taka szkoda nie została spowodowana niedbalstwem lub innym bezprawnym działaniem lub zaniechaniem przewoźnika lub jego pracowników lub agentów; lub
- b) taka szkoda została spowodowana wyłącznie niedbalstwem lub innym bezprawnym działaniem lub zaniechaniem strony trzeciej.

Artykuł 22

Granice odpowiedzialności odnoszące się do opóźnienia, bagażu i ładunku

1. W przypadku szkody wynikłej z opóźnienia określonej w art. 19 w przewozie osób odpowiedzialność przewoźnika jest w przypadku każdego pasażera ograniczona do 4 150 Specjalnych Praw Ciągnięcia.

2. W przewozie bagażu odpowiedzialność przewoźnika w przypadku zniszczenia, utraty, uszkodzenia lub opóźnienia jest ograniczona do 1 000 Specjalnych Praw Ciągnięcia w przypadku każdego pasażera, chyba że pasażer złożył, w chwili gdy przekazany bagaż został wydany przewoźnikowi, specjalną deklarację interesu w dostawie do miejsca przeznaczenia i dokonał dodatkowej opłaty, w przypadku istnienia takiego wymogu. W takim przypadku przewoźnik ponosi odpowiedzialność do kwoty nieprzekraczającej kwoty zadeklarowanej, chyba że udowodni, że suma ta jest większa niż rzeczywisty interes pasażera w dostawie do miejsca przeznaczenia.

3. W przewozie ładunku odpowiedzialność przewoźnika w przypadku zniszczenia, utraty, uszkodzenia lub opóźnienia jest ograniczona do kwoty 17 Specjalnych Praw Ciągnięcia za kilogram, chyba że nadawca złożył, w chwili gdy pakunek został wydany przewoźnikowi, specjalną deklarację interesu w dostawie do miejsca przeznaczenia i dokonał dodatkowej opłaty, w przypadku istnienia takiego wymogu. W takim przypadku przewoźnik ponosi odpowiedzialność do kwoty nieprzekraczającej kwoty zadeklarowanej, chyba że udowodni, że suma ta jest większa niż rzeczywisty interes nadawcy w dostawie do miejsca przeznaczenia.

4. W przypadku zniszczenia, utraty, uszkodzenia lub opóźnienia części ładunku lub jakichkolwiek w nim zawartych przedmiotów, masa brana pod uwagę przy określaniu wysokości, do jakiej ograniczona jest odpowiedzialność przewoźnika, jest wyłącznie całkowitą masą odpowiedniego pakunku lub pakunków. Jednakże gdy zniszczenie, utrata, uszkodzenie lub opóźnienia części ładunku lub jakichkolwiek w nim zawartych przedmiotów, wpływa na wartość innych pakunków objętych tym samym lotniczym listem przewozowym lub potwierdzeniem przyjęcia tego ładunku lub jeśli nie zostały one wystawione, takim samym zapisem zawartym w innym środku określonym w art. 4 ust. 2, przy określeniu granic odpowiedzialności, zostaje także wzięta pod uwagę całkowita masa takiego pakunku lub pakunków.

5. Powyższe postanowienia ust. 1 i 2 niniejszego artykułu nie mają zastosowania, jeśli zostanie udowodnione, że szkoda wynika z działania lub zaniechania przewoźnika, jego pracowników lub agentów, dokonanych z zamiarem spowodowania szkody lub lekkomyślnie i ze świadomością, że szkoda najprawdopodobniej powstanie, pod warunkiem że w przypadku takiego działania lub zaniechania taki pracownik lub agent działał w zakresie swojego zatrudnienia.

6. Ograniczenia ustanowione w art. 21 i w niniejszym artykule nie stanowią przeszkody dla sądu w zasądzeniu dodatkowo, zgodnie ze swym własnym prawem, całości lub części kosztów sądowych i innych wydatków procesowych poniesionych przez powoda, włącznie z odsetkami. Powyższe postanowienie nie ma zastosowania, jeśli kwota przyznanego odszkodowania, z wyłączeniem kosztów sądowych i innych wydatków procesowych, nie przekracza kwoty, którą przewoźnik zaofertował na piśmie powodowi w terminie sześciu miesięcy od daty zaistnienia zdarzenia, które spowodowało szkodę lub przed wszczęciem kroków sądowych, jeśli nastąpiło to później.

Artykuł 23

Przeliczanie jednostek pieniężnych

1. Kwoty wymienione w Specjalnych Prawach Ciągnięcia w niniejszej Konwencji uważa się za odnoszące się do Specjalnych Praw Ciągnięcia określonych przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy. Przeliczenie kwot na waluty krajowe, w przypadku postępowania sądowego, dokonuje się według wartości takich walut w Specjalnych Prawach Ciągnięcia w dniu wydania orzeczenia. Wartość waluty krajowej w Specjalnym Prawie Ciągnięcia Państwa-Strony, które jest członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego, oblicza się zgodnie z metodą wyceny stosowaną przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy dla jego operacji i transakcji, obowiązującą w dniu wydania orzeczenia. Wartość waluty krajowej w Specjalnych Prawach Ciągnięcia Państwa-Strony, które nie jest członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego, oblicza się w sposób ustalony przez to Państwo.

2. Jednakże te Państwa, które nie są członkami Międzynarodowego Funduszu Walutowego i których prawo nie dopuszcza zastosowania postanowień ust. 1 niniejszego artykułu mogą, w chwili ratyfikacji lub przystąpienia lub kiedykolwiek w okresie późniejszym, zadeklarować, że granica odpowiedzialności przewoźnika ustanowiona w art. 21 zostaje ustalona na kwotę 1 500 000 jednostek pieniężnych na pasażera w postępowaniu sądowym na ich terytoriach, 62 500 jednostek pieniężnych na pasażera w odniesieniu do art. 22 ust. 1, 15 000 jednostek pieniężnych na pasażera w odniesieniu do art. 22 ust. 2 i 250 jednostek pieniężnych na kilogram w odniesieniu do art. 22 ust. 3. Ta jednostka pieniężna odpowiada 65,5 miligramom złota próby 900/1000. Kwoty te mogą być przeliczone na odpowiednie waluty krajowe z dokładnością do liczb całkowitych. Przeliczenie tych kwot na walutę krajową odbywa się zgodnie z prawem zainteresowanego Państwa.

3. Obliczenie wymienione w ust. 1 zdanie ostatnie niniejszego artykułu i metoda przeliczania wymieniona w ust. 2

niniejszego artykułu są używane w taki sposób, aby wyrazić w walucie krajowej Państwa-Strony możliwie tę samą realną wartość dla kwot z art. 21 i 22, która wynikałaby z zastosowania pierwszych trzech zdań ust. 1 niniejszego artykułu. Państwa-Strony przekazują depozytariuszowi sposób obliczania na mocy ust. 1 niniejszego artykułu lub wynik przeliczenia w ust. 2 niniejszego artykułu, stosownie do przypadku, w chwili składania do depozytu dokumentu ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia do niniejszej Konwencji i w każdym przypadku, gdy w którymkolwiek z nich następuje zmiana.

Artykuł 24

Przegląd granic odpowiedzialności

1. Bez uszczerbku dla postanowień art. 25 niniejszej Konwencji i z zastrzeżeniem ust. 2 poniżej, granice odpowiedzialności ustanowione w ust. 21—23 przeglądane są przez depozytariusza w odstępach pięcioletnich, a pierwszy taki przegląd będzie miał miejsce w końcu piątego roku od daty wejścia w życie niniejszej Konwencji lub, jeśli niniejsza Konwencja nie wejdzie w życie w ciągu pięciu lat od chwili, gdy zostanie po raz pierwszy otwarta dla podpisania, w ciągu pierwszego roku od jej wejścia w życie, przez odniesienie do wskaźnika inflacji odpowiadającego skumulowanej stopie inflacji od poprzedniego przeglądu lub, w pierwszym przypadku, od daty wejścia w życie niniejszej Konwencji. Miarą stopy inflacji, którą należy użyć przy określaniu wskaźnika inflacji jest średnia ważona rocznych stóp wzrostu lub spadku wskaźników cen konsumpcyjnych Państw, których waluty składają się na Specjalne Prawa Ciągnięcia określone w art. 23 ust. 1.

2. Jeśli z przeglądu określonego w poprzednim ustępie wyniknie, że wskaźnik inflacji przekroczył dziesięć procent, depozytariusz powiadamia Państwa Strony o nowelizacji granic odpowiedzialności. Każda taka rewizja staje się obowiązująca po sześciu miesiącach od powiadomienia o niej Państw Stron. Jeśli w terminie trzech miesięcy po powiadomieniu o niej Państw Stron większość Państw Stron odnotuje swoją dezaprobatę, rewizja nie stanie się obowiązująca i depozytariusz przekaże sprawę posiedzeniu Państw-Stron. Depozytariusz niezwłocznie powiadamia wszystkie Państwa-Strony o wejściu w życie każdej rewizji.

3. Bez względu na ust. 1 niniejszego artykułu procedurę określoną w ust. 2 niniejszego artykułu stosuje się zawsze, pod warunkiem że jedna trzecia Państw-Stron wyrazi takie życzenie i pod warunkiem że wskaźnik inflacji określony w ust. 1 przekroczył 30 procent od poprzedniej nowelizacji lub od daty wejścia w życie niniejszej Konwencji, jeśli nie było wcześniejszych rewizji. Kolejne przeglądy, z zastosowaniem procedury określonej w ust. 1 niniejszego artykułu, odbywają się w odstępach pięcioletnich, począwszy od końca piątego roku po dacie przeglądów określonych w niniejszym ustępie.

Artykuł 25

Zastrzeżenia w sprawie granic odpowiedzialności

Przewoźnik może zastrzec, że umowa przewozu podlega wyższym granicom odpowiedzialności niż przewidziane w niniejszej Konwencji lub że w ogóle nie podlega granicom odpowiedzialności.

Artykuł 26

Nieważność postanowień umownych

Każde postanowienie zmierzające do uwolnienia przewoźnika od odpowiedzialności lub do ustalenia niższej granicy odpowiedzialności niż przewidziana w niniejszej Konwencji jest nieważne, ale nieważność każdego takiego postanowienia nie obejmuje nieważności całej umowy, która nie przestaje podlegać postanowieniom niniejszej Konwencji.

Artykuł 27

Swoboda zawierania umów

Nic, co zawiera niniejsza Konwencja, nie stanowi dla przewoźnika przeszkody w odmowie zawarcia jakiegokolwiek umowy przewozu, zrzeczenia się dostępnych argumentów obrony, wynikających z niniejszej Konwencji lub ustanowienia warunków, które nie naruszają postanowień niniejszej Konwencji.

Artykuł 28

Zaliczki

W przypadku wypadków statków powietrznych, których skutkiem jest śmierć lub uszkodzenie ciała pasażerów, przewoźnik, gdy wymaga tego prawo krajowe, niezwłocznie dokonuje zaliczek dla osoby fizycznej lub osób upoważnionych do roszczenia o odszkodowanie, aby zaspokoić doraźne potrzeby gospodarcze takich osób. Takie zaliczki nie stanowią uznania odpowiedzialności i mogą zostać potrącone z kwot następnie wypłaconych przez przewoźnika jako odszkodowanie.

Artykuł 29

Podstawa roszczeń

W przewozie osób, bagażu i ładunku jakiegokolwiek powództwo dla uzyskania odszkodowania, jakkolwiek uzasadnione, zarówno na podstawie niniejszej Konwencji, jak i z umowy lub deliktu, może zostać wszczęte wyłącznie z zastrzeżeniem warunków i takich granic odpowiedzialności, jak określone w niniejszej Konwencji, bez uszczerbku dla tego, kim są osoby mające prawo wniesienia pozwu i jakie są ich odpowiednie uprawnienia. W każdym takim postępowaniu sądowym zadośćuczynienie, odszkodowanie z nawiązką lub jakiegokolwiek inne odszkodowanie niekompensacyjne nie są zasądzone.

Artykuł 30

Pracownicy, agenci — łączenie roszczeń

1. Jeśli zostaje wniesione powództwo przeciwko pracownikowi lub agentowi przewoźnika wynikłe ze szkody, do której odnosi się niniejsza Konwencja, taki pracownik lub agent, jeśli udowodni, że działał w zakresie swego zatrudnienia, upoważniony jest do skorzystania z warunków i granic odpowiedzialności, do których na podstawie niniejszej Konwencji upoważniony jest sam przewoźnik.

2. Całkowita suma kwot zasądzonych od przewoźnika, jego pracowników i agentów nie może w tym przypadku przekroczyć wymienionych granic.

3. Z wyjątkiem odniesienia do przewozu ładunku, postanowienia ust. 1 i 2 niniejszego artykułu nie mają zastosowania, jeśli jest udowodnione, że szkoda powstała w wyniku działania lub zaniechania pracownika lub agenta, z zamiarem spowodowania szkody lub lekkomyślnie i ze świadomością, że szkoda najprawdopodobniej powstanie.

Artykuł 31

Terminowe zgłaszanie skarg

1. Odebranie, bez skargi, przez osobę posiadającą tytuł do dostarczonego przyjętego bagażu lub ładunku jest dowodem opartym na domniemaniu faktycznym, że zostało to dostarczone w dobrym stanie i zgodnie z dokumentem przewozowym lub zapisem zawartym w innych środkach określonych w art. 3 ust. 2 i art. 4 ust. 2.

2. W przypadku szkody osoba posiadająca tytuł do dostawy musi wnieść skargę bezzwłocznie po odkryciu szkody i najpóźniej w terminie siedmiu dni od daty odebrania w przypadku przyjętego bagażu i 14 dni od daty odebrania w przypadku ładunku. W przypadku opóźnienia skarga musi zostać wniesiona najpóźniej w terminie 21 dni od daty oddania bagażu lub ładunku do dyspozycji takiej osoby.

3. Każda skarga musi mieć formę pisemną i być przekazana lub wysłana w ramach czasowych określonych powyżej.

4. Jeśli w ramach czasowych określonych powyżej nie zostanie wniesiona żadna skarga, przeciwko przewoźnikowi nie przysługuje prawo do powództwa, z wyjątkiem przypadku nadużycia finansowego z jego strony.

Artykuł 32

Śmierć osoby odpowiedzialnej

W przypadku śmierci osoby odpowiedzialnej powództwo o odszkodowanie, zgodnie z warunkami niniejszej Konwencji, wytaczane jest przeciwko prawnym przedstawicielom majątku takiej osoby.

Artykuł 33

Właściwość sądów

1. Powództwo o odszkodowanie musi zostać wytoczone, według wyboru powoda, na terytorium jednego z Państw-Stron albo przed sądem właściwym dla siedziby przewoźnika albo jego głównego miejsca prowadzenia działalności, albo miejsca prowadzenia działalności, w ramach której zawarta została umowa, albo przed sądem miejsca przeznaczenia.

2. W odniesieniu do szkód wynikłych ze śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera, powództwo może zostać wytoczone przed jednym z sądów wymienionych w ust. 1 niniejszego artykułu lub na terytorium Państwa Strony, na którego terytorium w chwili wypadku pasażer miał swoje główne i stałe miejsce zamieszkania i do którego lub z którego przewoźnik świadczy usługi lotniczego przewozu osób albo swoimi własnymi statkami powietrznymi albo statkami powietrznymi innego przewoźnika w zastosowaniu umowy handlowej i w którym przewoźnik prowadzi swoją działalność lotniczego przewozu osób z lokalu wynajętego lub stanowiącego własność przewoźnika lub przez innego przewoźnika, z którym ma on umowę handlową.

3. Do celów ust. 2,

a) „umowa handlowa” oznacza umowę, różną od umowy agencyjnej, zawartą między przewoźnikami i odnoszącą się do świadczenia ich wspólnych usług lotniczego przewozu osób;

b) „główne i stałe miejsce zamieszkania” oznacza jedno ustalone i stałe miejsce zamieszkania pasażera w czasie wypadku. Przynależność państwowa pasażera nie jest w tym względzie decydującym czynnikiem.

4. Zagadnienia procedury są regulowane prawem sądu orzekającego.

Artykuł 34

Arbitraż

1. Z zastrzeżeniem postanowień niniejszego artykułu, strony umowy przewozu ładunku mogą zastrzec, że jakikolwiek spór odnoszący się do odpowiedzialności przewoźnika na podstawie niniejszej Konwencji rozstrzyga się w drodze arbitrażu. Taka umowa wymaga formy pisemnej.

2. Procedury arbitrażowe, według wyboru powoda, odbywają się w ramach jednej z właściwości określonych w art. 33.

3. Arbitr lub sąd arbitrażowy stosują postanowienia niniejszej Konwencji.

4. Postanowienia ust. 2 i 3 niniejszego artykułu uważa się za część każdej klauzuli arbitrażowej lub porozumienia arbitrażowego, zaś każdy warunek takiej klauzuli lub porozumienia z nimi niezgodny jest nieważny.

Artykuł 35

Przedawnienie roszczeń

1. Prawo do odszkodowania wygasa, jeśli powództwo nie zostanie wytoczone w okresie dwóch lat, liczonym od daty przylotu do miejsca przeznaczenia lub od dnia, w którym statek powietrzny powinien był przylecieć lub od dnia, w którym przewóz ustał.

2. Metoda obliczania tego okresu jest ustalona zgodnie z prawem sądu orzekającego.

Artykuł 36

Kolejny przewóz

1. W przypadku przewozu, który ma być dokonany przez różnych kolejnych przewoźników i wchodzącego w zakres definicji określonej w art. 1 ust. 3, każdy przewoźnik przyjmujący pasażerów, bagaż lub ładunek podlega zasadom określonym w niniejszej Konwencji i jest uważany za jedną ze stron umowy o przewóz w takim zakresie, w jakim umowa stosuje się do tej części przewozu, która jest dokonana pod jego nadzorem.

2. W przypadku przewozu o takim charakterze pasażer lub jakakolwiek osoba upoważniona do odszkodowania odnoszącego się do niej lub do niego może wytoczyć powództwo tylko przeciwko przewoźnikowi, który dokonywał przewozu, w czasie którego wydarzył się wypadek lub nastąpiło opóźnienie, z wyjątkiem przypadku, gdy na mocy wyraźnej umowy pierwszy przewoźnik przyjął odpowiedzialność za całą drogę.

3. W odniesieniu do bagażu lub ładunku, pasażer lub nadawca będą mieli prawo wytoczenia powództwa przeciwko pierwszemu przewoźnikowi, a pasażer lub nadawca mający tytuł do dostawy będą mieli prawo wytoczenia powództwa przeciwko ostatniemu przewoźnikowi, a ponadto, każdy z nich może wytoczyć powództwo przeciwko przewoźnikowi, który dokonywał przewozu, podczas którego nastąpiło zniszczenie, utrata lub uszkodzenie. Ci przewoźnicy będą solidarnie odpowiedzialni wobec pasażera lub nadawcy, lub odbiorcy.

Artykuł 37

Prawo regresu w stosunku do stron trzecich

Postanowienia niniejszej Konwencji pozostają bez uszczerbku dla kwestii, czy osoba odpowiedzialna za szkodę, zgodnie z jej postanowieniami, ma prawo regresu w stosunku do jakichkolwiek innych osób.

ROZDZIAŁ IV

Przewóz kombinowany

Artykuł 38

Przewóz kombinowany

1. W przypadku przewozu kombinowanego, dokonywanego częściowo drogą lotniczą i częściowo innymi rodzajami przewozu, postanowienia niniejszej Konwencji stosuje się, z zastrzeżeniem art. 18 ust. 4, tylko do przewozu lotniczego, pod warunkiem że przewóz lotniczy wchodzi w zakres warunków ustanowionych w art. 1.

2. Postanowienia niniejszej Konwencji nie stanowią przeszkody dla stron w przypadku przewozu kombinowanego w dodaniu do przewozowych dokumentów lotniczych warunków odnoszących się do innych rodzajów przewozu, pod warunkiem że są przestrzegane postanowienia niniejszej Konwencji odnoszące się do przewozu lotniczego.

ROZDZIAŁ V

Przewóz lotniczy dokonywany przez osobę inną niż przewoźnik umowny

Artykuł 39

Przewoźnik umowny przewoźnikiem faktycznym

Postanowienia niniejszego rozdziału stosują się, gdy osoba (zwana dalej „przewoźnikiem umownym”) zawiera bezpośrednio umowę przewozu regulowaną niniejszą Konwencją z pasażerem lub nadawcą, lub osobą działającą w imieniu pasażera lub nadawcy, a inna osoba (nazywana dalej „przewoźnikiem faktycznym”) dokonuje, na mocy upoważnienia przewoźnika umownego, całość lub część przewozu, ale nie jest w zakresie takiej części kolejnym przewoźnikiem w rozumieniu niniejszej Konwencji. Domniemywa się takiego upoważnienia przy braku dowodu przeciwnego.

Artykuł 40

Odpowiedzialność odpowiednio przewoźników umownych i faktycznych

Jeśli przewoźnik faktyczny dokonuje całości lub części przewozu, który, zgodnie z umową określoną w art. 39, regulowany jest niniejszą Konwencją, zarówno przewoźnik umowny, jak i przewoźnik faktyczny, chyba że postanowiono inaczej w niniejszym rozdziale, podlegają zasadom niniejszej Konwencji, ten pierwszy, w odniesieniu do całości przewozu przewidzianego w umowie, ten drugi, wyłącznie w odniesieniu do przewozu przez siebie dokonanego.

Artykuł 41

Odpowiedzialność wzajemna

1. Działania i zaniechania przewoźnika faktycznego oraz jego pracowników i agentów działających w zakresie swego zatrudnienia uważane są również, w odniesieniu do przewozu dokonanego przez przewoźnika faktycznego, za działania i zaniechania przewoźnika umownego.

2. Działania i zaniechania przewoźnika umownego oraz jego pracowników i agentów działających w zakresie swego zatrudnienia uważane są również, w odniesieniu do przewozu dokonanego przez przewoźnika faktycznego, za działania i

zaniechania przewoźnika faktycznego. Jednakże żadne takie działanie lub zaniechanie nie obciąża przewoźnika faktycznego odpowiedzialnością przekraczającą kwoty określone w art. 21, 22, 23 i 24. Każde specjalne porozumienie, według którego przewoźnik umowny przyjmuje zobowiązania nienarzucone niniejszą Konwencją lub jakiegokolwiek zrzeczenie się praw lub argumentów obrony przewidzianych niniejszą Konwencją lub jakiegokolwiek specjalna deklaracja interesu w dostawie do miejsca przeznaczenia, określona w art. 22, nie ma wpływu na przewoźnika faktycznego, chyba że ten zaakceptuje to umową.

Artykuł 42

Adresat skarg i poleceń

Każda mająca być zgłoszona skarga lub polecenie mające być wydane przewoźnikowi na podstawie niniejszej Konwencji ma ten sam skutek, niezależnie od tego, czy skierowane jest do przewoźnika umownego, czy do przewoźnika faktycznego. Jednakże polecenia określone w art. 12 są skuteczne jedynie, gdy skierowane są do przewoźnika umownego.

Artykuł 43

Pracownicy i agenci

W odniesieniu do przewozu dokonywanego przez przewoźnika faktycznego pracownik lub agent tego przewoźnika lub przewoźnika umownego, jeśli udowodni, że działał w zakresie swego zatrudnienia, uprawniony jest do skorzystania z warunków i granic odpowiedzialności, do których na podstawie niniejszej Konwencji uprawniony jest przewoźnik, którego pracownikiem lub agentem jest ta osoba, chyba że udowodnione zostanie, że postępowała ona w sposób uniemożliwiający odwołania się do granic odpowiedzialności zgodnie z niniejszą Konwencją.

Artykuł 44

Łączenie odszkodowań

W odniesieniu do przewozu dokonywanego przez przewoźnika faktycznego, łączne kwoty dochodzone od tego przewoźnika i przewoźnika umownego oraz od ich pracowników i agentów działających w zakresie swego zatrudnienia, nie mogą przekroczyć najwyższej kwoty, która mogłaby być zasądzona albo przeciwko przewoźnikowi umownemu, albo przeciwko przewoźnikowi faktycznemu zgodnie z niniejszą Konwencją, ale żadna z wymienionych tu osób nie ponosi odpowiedzialności na kwotę większą niż granice, które mają zastosowanie do tej osoby.

Artykuł 45

Adresat roszczeń

W odniesieniu do przewozu dokonywanego przez przewoźnika faktycznego powództwo o odszkodowanie może zostać wytoczone, według wyboru powoda, przeciwko temu przewoźnikowi lub przewoźnikowi umownemu lub przeciwko obu, razem lub oddzielnie. Jeśli powództwo wytacza się tylko przeciwko jednemu z tych przewoźników, przewoźnik ten ma prawo zażądać włączenia drugiego przewoźnika do procesu, zaś postępowanie i skutki regulowane są prawem sądu orzekającego.

Artykuł 46

Dodatkowa właściwość sądów

Każde powództwo o odszkodowanie przewidziane w art. 45 musi zostać wytoczone, według wyboru powoda, na terytorium jednego z Państw-Stron albo przed sądem, w którym można wytoczyć powództwo przeciwko przewoźnikowi umownemu, zgodnie z art. 33, albo przed sądem właściwym dla miejsca, w którym przewoźnik faktyczny ma swoją siedzibę lub swoje główne miejsce prowadzenia działalności.

Artykuł 47

Nieważność postanowień umownych

Każde postanowienie umowne zmierzające do uwolnienia przewoźnika umownego lub przewoźnika faktycznego od odpowiedzialności określonej w niniejszym rozdziale lub do ustalenia niższej granicy niż ta, która jest właściwa zgodnie z niniejszym rozdziałem jest nieważne, ale nieważność każdego takiego postanowienia nie powoduje nieważności całej umowy, która nie przestaje podlegać postanowieniom niniejszego rozdziału.

Artykuł 48

Wzajemne stosunki przewoźnika umownego i faktycznego

Z wyjątkiem postanowień art. 45 żadne z postanowień niniejszego rozdziału nie ma wpływu na wzajemne prawa i obowiązki przewoźników, w tym na wszelkie prawa regresu lub odszkodowania.

ROZDZIAŁ VI

Pozostałe postanowienia

Artykuł 49

Zastosowanie obowiązkowe

Nieważne są wszelkie klauzule zawarte w umowie przewozu i wszelkie specjalne porozumienia zawarte przed powstaniem szkody, poprzez które strony zamierzają naruszyć zasady ustanowione w niniejszej Konwencji, decydując co do mającego mieć zastosowanie prawa lub zmieniając zasady dotyczące właściwości sądów.

Artykuł 50

Ubezpieczenie

Państwa-Strony wymagają od swoich przewoźników utrzymywania stosownego ubezpieczenia pokrywającego ich odpowiedzialność określoną w niniejszej Konwencji. Państwo-Strona, w którym prowadzi działalność przewoźnik, może zażądać od niego dostarczenia dowodów, że utrzymuje on stosowne ubezpieczenie pokrywające jego odpowiedzialność określoną w niniejszej Konwencji.

*Artykuł 51***Przewóz dokonywany w okolicznościach wyjątkowych**

Postanowienia art. 3–5, 7 i 8 odnoszące się do dokumentacji przewozu nie mają zastosowania w przypadku przewozu dokonywanego w okolicznościach wyjątkowych, poza normalnym zakresem działalności przewoźnika.

*Artykuł 52***Definicja dni**

Wyrażenie „dni”, używane w niniejszej Konwencji, oznacza dni kalendarzowe, nie zaś dni robocze.

ROZDZIAŁ VII

Klauzule końcowe*Artykuł 53***Podpisanie, ratyfikacja i wejście w życie**

1. Niniejszą Konwencję otwiera się do podpisu w Montrealu dnia 28 maja 1999 roku dla Państw uczestniczących w międzynarodowej konferencji w sprawie prawa lotniczego, która odbywała się od dnia 10 do dnia 28 maja 1999 roku. Po dniu 28 maja 1999 roku niniejszą Konwencję otwiera się do podpisu w siedzibie Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego w Montrealu, do chwili jej wejścia w życie zgodnie z ust. 6 niniejszego artykułu.

2. Niniejszą Konwencję, podobnie, otwiera się do podpisu dla organizacji regionalnej integracji gospodarczej. Do celów niniejszej Konwencji „organizacja regionalnej integracji gospodarczej” oznacza każdą organizację utworzoną przez suwerenne państwa danego regionu, właściwą w zakresie niektórych spraw regulowanych w niniejszej Konwencji i która została należycie upoważniona do podpisania i ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia do niniejszej Konwencji. Odniesienie do „Państwa-Strony” lub „Państw-Stron” w niniejszej Konwencji, z wyłączeniem art. 1 ust. 2, art. 3 ust. 1 lit. b), art. 5 lit. b), art. 23, 33, 46 i art. 57 lit. b), stosuje się jednako do organizacji regionalnej integracji gospodarczej. W świetle art. 24 odniesienia do „większości Państw-Stron” i „jednej trzeciej Państw-Stron” nie mają zastosowania do organizacji regionalnej integracji gospodarczej.

3. Niniejsza Konwencja ratyfikowana jest przez państwa i organizacje regionalnej integracji gospodarczej, które ją podpisały.

4. Każde państwo lub organizacja regionalnej integracji gospodarczej, które nie podpisały niniejszej Konwencji, może ją przyjąć, zatwierdzić lub przystąpić do niej w dowolnym czasie.

5. Dokumenty ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia składa się w Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego, która niniejszym zostaje wyznaczona na depozytariusza.

6. Niniejsza Konwencja wchodzi w życie sześćdziesiątego dnia od daty złożenia u depozytariusza trzydziestego dokumentu ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, spośród państw, które złożyły takie dokumenty. Dokument złożony przez organizację regionalnej integracji gospodarczej nie będzie liczony do celów niniejszego ustępu.

7. Dla pozostałych państw i dla pozostałych organizacji regionalnej integracji gospodarczej niniejsza Konwencja staje się skuteczna po 60 dniach od daty złożenia dokumentu ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia.

8. Depozytariusz bezzwłocznie powiadamia wszystkich sygnatariuszy i Państwa-Strony o:

- każdym podpisaniu niniejszej Konwencji i jego dacie;
- każdym złożeniu dokumentu ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia i jego dacie;
- dacie wejścia w życie niniejszej Konwencji;
- dacie wejścia w życie każdej zmiany granic odpowiedzialności, ustanowionych na podstawie niniejszej Konwencji;
- każdym wypowiedzeniu na mocy artykułu 54.

*Artykuł 54***Wypowiedzenie**

- Każde Państwo-Strona może wypowiedzieć niniejszą Konwencję przez pisemne powiadomienie depozytariusza.
- Wypowiedzenie obowiązuje od 180 dnia od daty otrzymania powiadomienia przez depozytariusza.

*Artykuł 55***Powiązanie z innymi dokumentami Konwencji Warszawskiej**

Niniejsza Konwencja ma pierwszeństwo przed wszelkimi zasadami stosującymi się do międzynarodowego przewozu lotniczego:

- między Państwami-Stronami niniejszej Konwencji, na mocy wspólnego uczestnictwa tych państw w charakterze stron w:
 - Konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 roku (zwanej dalej „Konwencją Warszawską”);
 - Protokole zmieniającym Konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Warszawie dnia 12 października 1929 roku, sporządzonym w Hadze dnia 28 września 1955 roku (zwanym dalej Protokołem Haskim);
 - Konwencji uzupełniającej Konwencję Warszawską o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez inną osobę niż przewoźnik umowy, podpisanej w Guadalajarze dnia 18 września 1961 roku (zwanym dalej Konwencją z Guadalajary);

- d) Protokole zmieniającym Konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 roku, zmienionej Protokołem sporządzonym w Hadze dnia 28 września 1955 roku, podpisanym w Guatemala City dnia 8 marca 1971 roku (zwanym dalej Protokołem z Guatemala City);
- e) dodatkowych protokołach nr 1—3 i Protokole Montrealskim nr 4, zmieniającymi Konwencję Warszawską zmienioną Protokołem Haskim, lub Konwencji Warszawskiej zmienionej zarówno Protokołem Haskim, jak i Protokołem z Guatemala City, podpisanym w Montrealu dnia 25 września 1975 roku (zwanym dalej Protokołami Montrealskimi); lub
2. na obszarze każdego Państwa-Strony niniejszej Konwencji na mocy uczestnictwa tego państwa w charakterze strony w jednym lub większej liczbie dokumentów wymienionych w literach a)—e) powyżej.

Artykuł 56

Państwa z więcej niż jednym systemem prawnym

1. Jeśli Państwo posiada dwie lub więcej jednostki terytorialne, w których stosuje się różne systemy prawne w odniesieniu do zagadnień objętych niniejszą Konwencją, może ono w chwili podpisania, ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia oświadczyć, że niniejsza Konwencja rozciąga się na wszystkie jego jednostki terytorialne lub tylko na jedną z nich lub więcej i może zmienić to oświadczenie, przedstawiając inne oświadczenie w dowolnym czasie.
2. Każde takie oświadczenie zostaje podane do wiadomości depozytariusza i wyraźnie określa jednostki terytorialne, do których stosuje się niniejsza Konwencja.
3. W odniesieniu do Państwa-Strony, które złożyło taką deklarację:

- a) odniesienia w art. 23 do „waluty krajowej” uznaje się za odnoszące się do waluty odpowiedniej jednostki terytorialnej tego państwa; i
- b) odniesienie w art. 28 do „prawa krajowego” uznaje się za odnoszące się do prawa odpowiedniej jednostki terytorialnej tego państwa.

Artykuł 57

Zastrzeżenia

Do niniejszej Konwencji nie można zgłaszać żadnych zastrzeżeń, z wyjątkiem sytuacji, gdy Państwo-Strona może w dowolnym czasie oświadczyć, poprzez powiadomienie skierowane do depozytariusza, że niniejsza Konwencja nie ma zastosowania do:

- a) międzynarodowego przewozu lotniczego dokonywanego i prowadzonego bezpośrednio przez Państwo-Stronę do celów niehandlowych, dotyczącego jego funkcji i obowiązków jako suwerennego państwa; i/lub
- b) przewozu osób, ładunku i bagażu dla jego władz wojskowych statkami powietrznymi zarejestrowanymi w tym Państwie-Stronie lub przez nie wydzierżawionymi, których całkowita pojemność została wykorzystana przez lub w imieniu takich władz.

W DOWÓD CZEGO niżej podpisani pełnomocnicy, będąc należycie upoważnionymi, podpisali niniejszą Konwencję.

Sporządzono w Montrealu, dnia dwudziestego ósmego maja tysiąc dziewięćset dziewięćdziesiątego dziewiątego roku, w językach angielskim, arabskim, chińskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim; przy czym wszystkie teksty są na równi autentyczne. Niniejsza Konwencja zostaje złożona w archiwach Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego, a jej uwierzytelnione odpisy zostają przesłane przez depozytariusza wszystkim Państwom-Stronom niniejszej Konwencji oraz wszystkim Państwom-Stronom Konwencji Warszawskiej, Protokołu Haskiego, Konwencji z Guadalajary, Protokołu z Guatemala City i Protokołów Montrealskich.