

# **ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ 1929 г.**

## **ОБ УНИФИКАЦИИ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ, КАСАЮЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

### **(ГАМБУРГСКИЕ ПРАВИЛА)**

#### **ГЛАВА I. ПРЕДМЕТ - ОПРЕДЕЛЕНИЯ**

##### **Статья 1**

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

2. "Международной перевозкой", в смысле настоящей Конвенции, называется всякая перевозка, при которой, согласно определению сторон, место отправления и место назначения, вне зависимости от того, 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, находящейся под суверенитетом, сюзеренитетом, мандатом или властью другой даже не Договаривающейся Державы. Перевозка, без подобной остановки, между территориями, находящимися под суверенитетом, сюзеренитетом, мандатом или властью одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, не рассматривается в смысле настоящей Конвенции как международная.

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 не теряет своего международного характера в силу того, что один или ряд договоров должны быть выполнены полностью на территории, находящейся под суверенитетом, сюзеренитетом, мандатом или властью одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны.

##### **Статья 2**

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

2. Из-под действия настоящей Конвенции исключаются перевозки, совершаемые на основании международных почтовых конвенций.

#### **ГЛАВА II. ПЕРЕВОЗОЧНЫЕ ДОКУМЕНТЫ**

##### **РАЗДЕЛ I. ПРОЕЗДНОЙ БИЛЕТ**

##### **Статья 3**

1. При перевозке пассажиров перевозчик обязан выдавать проездной билет, который должен содержать следующие указания:

а) место и день выдачи;

б) места отправления и назначения;

в) предусмотренные остановки, с сохранением возможности для перевозчика обуславливать свое право их изменять в случае необходимости и без того, чтобы это изменение могло лишить перевозчика ее международного характера;

г) название и адрес перевозчика или перевозчиков;

д) указание, что перевозка подпадает под действие правил об ответственности, установленных настоящей Конвенцией.

2. Отсутствие, неправильность и утеря 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 перевозчик примет пассажира без выдачи проездного билета, то он не будет иметь права ссылаться на положения настоящей Конвенции, освобождающие его от ответственности или ограничивающие таковую.

## **РАЗДЕЛ II. БАГАЖНАЯ КВИТАНЦИЯ**

### **Статья 4**

1. При перевозке багажа за исключением мелких личных вещей, оставляемых пассажиром при себе, перевозчик обязан выдавать багажную квитанцию.

2. Багажная квитанция должна составляться в двух экземплярах: один для пассажира, другой для перевозчика.

3. Она должна содержать следующие указания:

а) место и день выдачи;

б) места назначения и отправления;

в) название и адрес перевозчика или перевозчиков;

г) номер проездного билета;

д) указание, что выдача багажа производится предъявителю квитанции;

е) количество и вес мест;

ж) размер объявленной стоимости в соответствии со статьей 22 абзац 2;

3) указание, что перевозка подпадает под действие правил об ответственности, установленных настоящей Конвенцией.

4. 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 багаж без выдачи багажной квитанции или если багажная квитанция не будет содержать сведений, указанных под литерами "г", "е" и "з", то перевозчик не будет иметь права ссылаться на положения настоящей Конвенции, освобождающие его от ответственности или ограничивающие таковую.

## **РАЗДЕЛ III. ВОЗДУШНО-ПЕРЕВОЗОЧНЫЙ ДОКУМЕНТ**

### **Статья 5**

1. Каждый перевозчик товаров имеет право требовать от отправителя составления и вручения ему документа, именуемого: "воздушно-перевозочный документ"; всякий отправитель имеет право требовать от перевозчика принятия этого документа.

2. Однако отсутствие, неправильность или утеря этого документа не влияют ни на существование, ни на действительность договора о перевозке, который будет, тем не менее, подпадать под действие правил настоящей Конвенции, с оговоркой, установленной, в статье 9.

### **Статья 6**

1. Воздушно-перевозочный документ составляется отправителем в трех подлинных экземплярах и вручается вместе с товаром.

2. Первый экземпляр носит пометку "для перевозчика"; он подписывается отправителем. Второй экземпляр носит пометку "для получателя"; он подписывается отправителем и перевозчиком и должен следовать с товаром. Третий экземпляр подписывается перевозчиком и возвращается им отправителю по принятии товара.

3. Подпись перевозчика должна быть сделана немедленно по принятии товара.

4. Подпись перевозчика может быть заменена штемпелем; подпись отправителя может быть печатная или заменена штемпелем.

5. Если, по требованию отправителя, перевозчик составит воздушно-перевозочный документ, он рассматривается, до доказательства противного, как действующий за счет отправителя.

### **Статья 7**

Перевозчик товаров имеет право требовать от отправителя составления отдельных воздушно-перевозочных документов, если имеется несколько мест.

### **Статья 8**

Воздушно-перевозочный документ должен содержать следующие указания:

а) место, где документ был составлен, и день его составления;

б) места отправления и назначения;

в) предусмотренные остановки, с сохранением возможности для перевозчика обуславливать свое право изменять в случае необходимости и без того, чтобы это изменение могло лишить перевозку ее международного характера;

г) название и адрес отправителя;

д) название и адрес получателя, если он указан;

ж) род товара;

з) количество, род упаковки, маркировка или номера мест;

и) вес, количество, объем или размеры товара;

к) внешнее состояние товара и его упаковки;

л) стоимость перевозки, если таковая обусловлена, время и место платежа и лицо, которое должно уплатить;

м) если отправка производится наложенным платежом, стоимость товара и в подлежащих случаях размер расходов;

н) размер объявленной стоимости в соответствии со статьей 22, абзац 2;

о) количество экземпляров воздушно-перевозочного документа;

п) документы, переданные перевозчику вместе с воздушно-перевозочным документом;

р) срок перевозки и общие указания о пути следования (via), если таковые обусловлены;

с) указание, что перевозка подпадает под действие правил об ответственности, установленных настоящей Конвенцией.

### **Статья 9**

Если перевозчик примет товары без составления воздушно-перевозочного документа или если последний не содержит всех сведений, указанных в статье 8 (с литеры от "а" до "и") включительно и литеры "с"), перевозчик не будет иметь права ссылаться на положения настоящей Конвенции, освобождающие его от ответственности или ограничивающие таковую.

#### **Статья 10**

1. Отправитель отвечает за правильность сведений и объявлений, касающихся товара, которые он заносит в воздушно-перевозочный документ.
2. Он будет нести ответственность за всякий вред, понесенный перевозчиком или всяким другим лицом по причине неправильности, неточности или неполноты данных им сведений и объявлений.

#### **Статья 11**

1. Воздушно-перевозочный документ, до доказательства противного, является удостоверением заключения договора, принятия товара и условий перевозки.
2. Данные воздушно-перевозочного документа о весе, размерах и об упаковке товара, а также о числе мест являются удостоверением, до доказательства противного; данные о количестве, об объеме и о состоянии товара служат доказательством против перевозчика, лишь поскольку им была сделана их проверка в присутствии отправителя, с указанием об этом в воздушно-перевозочном документе, или поскольку это касается данных о внешнем состоянии товара.

#### **Статья 12**

1. Отправитель имеет право, при условии выполнения всех обязательств, вытекающих из договора перевозки, распоряжаться товаром, либо забирая его обратно с аэродрома отправления или назначения, либо останавливая его в пути следования при посадке, либо давая указание о выдаче его на месте назначения или в пути следования иному лицу, чем получатель, указанный в воздушно-перевозочном документе, либо требуя его (товара) возвращения на аэродром отправления, поскольку осуществление этого права не наносит ущерба ни перевозчику, ни другим отправителям, и с обязательством возмещения вытекающих из этого расходов.
2. В тех случаях, когда невозможно исполнение распоряжений отправителя, перевозчик обязан немедленно его об этом уведомить.
3. Если перевозчик сообразуется с распоряжением отправителя, не требуя представления выданного последнему экземпляра воздушно-перевозочного документа, то тем самым он принимает на себя, с сохранением права регресса к отправителю, ответственность за ущерб, который может быть этим причинен надлежащему владельцу воздушно-перевозочного документа.
4. Право отправителя прекращается в тот момент, когда возникает право получателя, согласно следующей ниже статье 13. Однако если получатель отказывается от принятия перевозочного документа или товара или если они не могут быть ему вручены, то отправитель снова приобретает свое право распоряжения.

#### **Статья 13**

1. За исключением случаев, указанных в предыдущей статье, получатель имеет право требовать от перевозчика, с момента прибытия товара на место назначения, передачи ему воздушно-перевозочного документа и выдачи товара, против уплаты суммы требований и исполнения условий перевозки, указанных в воздушно-перевозочном документе.
2. Если иное не будет оговорено, перевозчик обязан известить получателя немедленно по прибытии товара.
3. Если утеря товара признана перевозчиком или если по истечении семидневного срока, считая со дня, когда товар должен был прибыть, товар не прибывает, получателю разрешается осуществлять по отношению к перевозчику права, вытекающие из договора о перевозке.

#### **Статья 14**

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

#### **Статья 15**

1. Статьи 12, 13 и 14 не оказывают никакого влияния на взаимоотношения отправителя и получателя, ни на отношения третьих лиц, права которых проистекают либо от отправителя, либо от получателя.
2. Каждая оговорка, отступающая от условий статей 12, 13 и 14, должна быть занесена в воздушно-перевозочный документ.

#### **Статья 16**

1. Отправитель обязан дать сведения и присоединить к воздушно-перевозочному документу документы, которые до передачи товара получателю необходимы для выполнения таможенных, городских таможенных или полицейских формальностей. Отправитель отвечает перед перевозчиком за все убытки, которые могли бы произойти от отсутствия, недостаточности или неправильности этих сведений и бумаг, за исключением случаев вины со стороны перевозчика или поставленных им лиц.
2. Перевозчик не обязан проверять эти сведения и документы в отношении их точности или достаточности.

### **ГЛАВА III. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА**

#### **Статья 17**

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

#### **Статья 18**

1. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, потери или повреждения зарегистрированного багажа или товара, если происшествие, причинившее вред, произошло во время воздушной перевозки.
2. Воздушная перевозка, по смыслу предыдущего абзаца, охватывает период времени, в течение которого багаж или товар находятся под охраной перевозчика, независимо от того, имеет ли это место на аэродроме, на борту воздушного судна или в каком-либо ином месте, в случае посадки вне аэродрома.
3. Период времени воздушной перевозки не включает в себя никакой земной, морской или речной перевозки, осуществленной вне аэродрома. Однако если подобная перевозка осуществляется во исполнение договора воздушной перевозки, в целях погрузки, сдачи или перегрузки, всякий ущерб почитается вытекающим, до доказательства противного, из происшествия, происшедшего во время воздушной перевозки.

#### **Статья 19**

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

#### **Статья 20**

1. Перевозчик не несет ответственности, если он докажет, что им и поставленными им лицами были приняты все необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда или что им было невозможно их принять.
2. При перевозке товаров и багажа перевозчик не несет ответственности, если докажет, что причиненный вред произошел вследствие ошибки в пилотаже, в вождении воздушного судна или в

навигации и что во всех других отношениях он и поставленные им лица приняли все необходимые меры.

### **Статья 21**

В случае, если перевозчик докажет, что вина лица, потерпевшего вред, была причиной вреда или содействовала ему, суд может, согласно постановлению своего собственного закона, устранить или ограничить ответственность перевозчика.

### **Статья 22**

1. При перевозке пассажиров ответственность перевозчика в отношении каждого пассажира ограничивается суммой в сто двадцать пять тысяч франков. В случае, если согласно закону суда, в котором вчинен иск, возмещение может быть установлено в виде периодических платежей, капитализированная сумма этих платежей не может превышать указанного предела. Однако посредством особого соглашения с перевозчиком пассажир может установить и более высокий предел ответственности.

2. При перевозке зарегистрированного багажа и товаров ответственность перевозчика ограничивается суммой в двести пятьдесят франков с килограмма, за исключением случаев особого заявления о заинтересованности в доставке, сделанного отправителем в момент передачи места перевозчику и с оплатой возможного дополнительного сбора. В этом случае перевозчик будет обязан уплатить сумму, не превышающую объявленной суммы, если только он не докажет, что она превышает действительную заинтересованность отправителя в доставке.

3. Указанные выше суммы считаются имеющими в виду французский франк, состоящий из шестидесяти пяти с половиной миллиграммов золота пробы девятьсот тысячных. Они могут быть выражены в любой национальной валюте с округлением цифр.

### **Статья 23**

Всякая оговорка, клонящаяся к освобождению перевозчика от ответственности или же установлению предела ответственности меньшего, чем тот, который установлен в настоящей Конвенции, является недействительной и не порождает никаких последствий, но действительность этой оговорки не влечет за собой недействительности договора, который продолжает подпадать под действие положений настоящей Конвенции.

### **Статья 24**

1. В случаях, предусмотренных в статьях 18 и 19, иск об ответственности на каком бы то ни было основании может быть предъявлен лишь в согласии с условиями и пределами, предусмотренными настоящей Конвенцией.

2. В случаях, предусмотренных в статье 17, также применяются положения предыдущего абзаца, без ущерба для определения круга лиц, которые имеют право на предъявление иска, и для их ответственных прав.

### **Статья 25**

1. Перевозчик не будет иметь права ссылаться на положения настоящей Конвенции, которые освобождают его от ответственности или ограничивают таковую, если вред произошел вследствие его умысла или вследствие вины, которая, согласно закону суда, в котором вчинен иск, рассматривается как равнозначная умыслу.

2. В этом праве ему будет также отказано, если вред, при тех же условиях, был причинен одним из поставленных им лиц, действовавших при исполнении своих обязанностей.

### **Статья 26**

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

2. В случае повреждения груза получатель должен направить перевозчику возражение немедленно по обнаружении повреждения и самое позднее в течение трехдневного срока после его получения. В случае опоздания протест должен быть произведен не позднее четырнадцати дней со дня, когда багаж или товар будут переданы в его распоряжение.

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

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

### **Статья 27**

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

### **Статья 28**

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

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

### **Статья 29**

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

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

### **Статья 30**

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

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

Если дело идет о багаже или товарах, отправитель может возбудить дело против первого перевозчика, и получатель, имеющий право на получение – против последнего, и тот и другой могут, кроме того, предъявить иск к перевозчику, совершавшему перевозку, в течение которой произошли уничтожение, утеря, повреждение или задержка. Эти перевозчики будут нести солидарную ответственность перед отправителем и получателем.

## **ГЛАВА IV. ПОСТАНОВЛЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК**

### **Статья 31**

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

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

## **ГЛАВА V. ОБЩИЕ И ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ**

### **Статья 32**

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

### **Статья 33**

Ничто в настоящей Конвенции не может помешать перевозчику отказаться от заключения договора о перевозке или устанавливать правила, не противоречащие положениям настоящей Конвенции.

### **Статья 34**

Настоящая Конвенция не применяется ни к международным воздушным перевозкам, осуществляемым в качестве первоначальных опытов предприятиями воздушных передвижений в целях установления регулярных воздушных линий, ни к перевозкам, осуществляемым при исключительных обстоятельствах вне всяких нормальных операций по воздушной эксплуатации.

### **Статья 35**

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

### **Статья 36**

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

### **Статья 37**

1. Настоящая Конвенция будет ратифицирована. Ратификационные грамоты будут депонированы в архивах Министерства иностранных дел Польши, которое сообщит об этом депонировании Правительству каждой из Высоких Договаривающихся Сторон.
2. После того, как настоящая Конвенция будет ратифицирована пятью Высокими Договаривающимися Сторонами, она вступит в силу между ними на девяностый день после депонирования пятой ратификации. Впоследствии она вступит в силу между Высокими Договаривающимися Сторонами, которые ее ратифицировали, и Высокой Договаривающейся Стороной, которая депонирует свою ратификационную грамоту, на девяностый день после ее депонирования.
3. Правительство Польской Республики сообщит Правительству каждой из Высоких Договаривающихся Сторон дату вступления настоящей Конвенции, так же как и дату депонирования каждой ратификации.

### **Статья 38**

1. Настоящая Конвенция после вступления ее в силу останется открытой для присоединения всех государств.
2. Присоединение будет произведено посредством сообщения, направленного Правительству Польской Республики, которое сообщит об этом Правительству каждой из Высоких Договаривающихся Сторон.



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

### **Статья 39**

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

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

### **Статья 40**

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

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

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

### **Статья 41**

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

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

## **ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ПРОТОКОЛ**

### **К статье 2**

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