

CONVENȚIE

PENTRU UNIFICAREA ANUMITOR REGULI REFERITOARE LA TRANSPORTUL AERIAN INTERNAȚIONAL *)

STATELE PĂRȚI LA PREZENTA CONVENȚIE;

RECUNOSCÂND contribuția semnificativă a Convenției pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional, semnată la Varșovia, la data de 12 octombrie 1929, în continuare numită “Convenția de la Varșovia”, și a altor instrumente privitoare la armonizarea dreptului internațional aerian privat;

RECUNOSCÂND necesitatea modernizării și consolidării Convenției de la Varșovia și a instrumentelor conexe;

RECUNOSCÂND importanța asigurării protecției intereselor consumatorilor în transportul aerian internațional și a necesității existenței unor despăgubiri echitabile, bazate pe principiul restituirii;

REAFIRMÂND dezideratul dezvoltării sistematice a operațiunilor din transportul aerian internațional și a unui flux continuu al pasagerilor, bagajelor și mărfurilor, în conformitate cu principiile și obiectivele Convenției privind aviația civilă internațională, încheiată la Chicago la data de 7 decembrie 1944;

*) Traducere



CONVINSE că acțiunea colectivă a statelor în scopul armonizării și codificării în continuare a anumitor reguli care reglementează transportul aerian internațional, printr-o nouă Convenție, constituie cel mai adecvat mijloc pentru realizarea unui echilibru de interese echitabil;

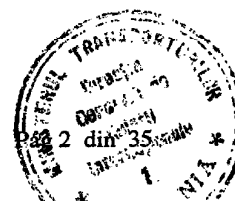
AU CONVENIT URMĂTOARELE:

Capitolul I

Prevederi generale

Articolul 1 – Domeniul de aplicare

1. Prezenta Convenție se aplică transporturilor internaționale de persoane, bagaje sau mărfuri efectuat cu o aeronavă, contra plată. Aceasta se aplică, în mod egal, transporturilor gratuite efectuate cu aeronave de către o întreprindere de transport aerian.
2. În sensul prezentei Convenții, expresia “transport internațional” înseamnă orice transport în care, conform acordului dintre părți, punctul de plecare și punctul de destinație, indiferent dacă există sau nu o întrerupere a transportului sau o transbordare, sunt situate fie pe teritoriul a două State părți, fie pe teritoriul unui singur Stat parte, în cazul în care există o escală stabilită pe teritoriul altui stat, chiar dacă acel stat nu este un Stat parte. Transportul fără o asemenea escală între două puncte situate pe teritoriul unui singur Stat parte nu este considerat ca transport internațional în sensul prezentei Convenții.



3. Transportul care se efectuează de către mai mulți transportatori succesivi este considerat, în sensul prezentei Convenții, un transport unic, dacă este considerat de către părți ca o singură operație, indiferent dacă a fost convenit sub forma unui singur contract sau a unor serii de contracte, și acesta nu își pierde caracterul internațional chiar dacă unul dintre contracte sau o serie de contracte urmează a fi executate integral pe teritoriul aceluiași stat.
4. Prezenta Convenție se aplică, de asemenea, transporturilor menționate la capitolul V, sub rezerva îndeplinirii condițiilor prevăzute în acesta.

Articolul 2

Transportul efectuat de către stat și transportul expedițiilor poștale

1. Prezenta Convenție se aplică transporturilor efectuate de către stat sau de către alte persoane juridice de drept public, cu condiția respectării cerințelor prevăzute la articolul 1.
2. La transportul expedițiilor poștale, transportatorul este răspunzător numai față de administrația poștală corespunzătoare, în conformitate cu regulile aplicabile în raporturile dintre transportatori și administrațiile poștale.
3. Prevederile prezentei Convenții, cu excepția celor menționate la paragraful 2 al prezentului articol, nu se aplică transportului de expediții poștale.



Capitolul II

Documentele și îndatoririle părților privind transportul de pasageri, bagaje și mărfuri

Articolul 3 – Pasagerii și bagajele

1. Pentru transportul de pasageri se eliberează un document de transport individual sau colectiv, care va conține:
 - (a) indicarea punctelor de plecare și destinație;
 - (b) dacă punctele de plecare și destinație sunt situate pe teritoriul unui singur Stat parte și dacă unul sau mai multe puncte de escală sunt situate pe teritoriul unui alt stat, indicarea a cel puțin unuia dintre aceste puncte de escală.
2. Utilizarea oricărui alt mijloc prin care se înregistrează informațiile indicate la paragraful 1 se poate substitui eliberării documentului de transport la care s-a făcut referire în respectivul paragraf. Dacă un astfel de mijloc este utilizat, transportatorul va elibera pasagerului o declarație scrisă privind informațiile astfel înregistrate.
3. Transportatorul va elibera pasagerului o etichetă de identificare a bagajului pentru fiecare articol de bagaj înregistrat.
4. Pasagerului i se va elibera o înștiințare scrisă prin care i se va indica că în cazul aplicării prezentei Convenții, aceasta reglementează și poate limita răspunderea transportatorilor în caz de deces sau vătămare, în caz de distrugere, pierdere sau deteriorare a bagajelor, precum și în caz de întârziere.



5. Nerespectarea prevederilor paragrafelor precedente nu afectează existența sau valabilitatea contractului de transport care, cu toate acestea, va fi supus regulilor prezentei Convenții, inclusiv a celor referitoare la limitarea răspunderii.

Articolul 4 – Mărfurile

1. Pentru transportul de mărfuri se va elibera o scrisoare de transport aerian.
2. Utilizarea oricărui alt mijloc prin care se realizează înregistrare a informațiilor cu privire la transportul care se efectuează se poate substitui eliberării unei scrisori de transport aerian. Dacă se folosesc alte asemenea mijloace, transportatorul va elibera expeditorului, la cererea acestuia, o chitanță de primire a mărfii care să permită identificarea expediției și accesul la informațiile conținute în înregistrările efectuate prin aceste alte mijloace.

Articolul 5 – Conținutul scrisorii de transport aerian sau al chitanței de primire a mărfii

Scrisoarea de transport aerian sau chitanța de primire a mărfii va conține:

- (a) indicarea punctelor de plecare și destinație;
- (b) dacă punctele de plecare și de destinație sunt situate pe teritoriul unui singur Stat parte și dacă unul sau mai multe puncte de escală sunt situate pe teritoriul unui alt stat, indicarea a cel puțin unuia dintre aceste puncte de escală; și
- (c) indicarea greutății expediției.

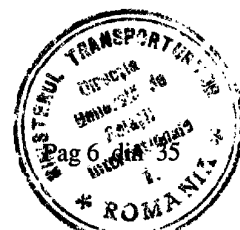


Articolul 6 – Documentul referitor la natura mărfii

Expeditorului i se poate solicita să prezinte un document prin care se indică natura mărfii, dacă acesta este necesar în vederea îndeplinirii formalităților cerute de autoritățile vamale, de poliție sau de alte autorități publice similare. Prezenta prevedere nu creează pentru transportator nici o îndatorire, obligație sau răspundere ce decurge din aceasta.

Articolul 7 – Descrierea scrisorii de transport aerian

1. Scrisoarea de transport aerian este întocmită de expeditor în trei exemplare originale.
2. Primul exemplar poartă mențiunea “pentru transportator” și este semnat de către expeditor. Al doilea exemplar poartă mențiunea “pentru destinatar” și este semnat de către expeditor și transportator. Al treilea exemplar este semnat de către transportator și înmănat de acesta expeditorului, după acceptarea mărfii.
3. Semnătura transportatorului și cea a expeditorului pot fi tipărite sau înlocuite de o șampilă.
4. Dacă, la cererea expeditorului, transportatorul întocmește scrisoarea de transport aerian, se va considera, până la proba contrară, că transportatorul a acționat în numele expeditorului.



Articolul 8 – Documentele referitoare la mai multe colete

În cazul existenței mai multor colete:

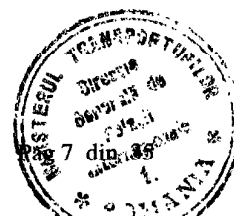
- (a) transportatorul mărfii are dreptul de a solicita expeditorului întocmirea unor scrisori de transport aerian separate;
- (b) expeditorul are dreptul de a solicita transportatorului să elibereze chitanțe separate de primire a mărfii, în cazul în care sunt utilizate acele alte mijloace la care s-a făcut referire în paragraful 2 al articolului 4.

Articolul 9 – Nerespectarea cerințelor referitoare la documente

Nerespectarea prevederilor articolelor 4 până la 8 nu afectează existența sau valabilitatea contractului de transport care va fi, cu toate acestea, supus regulilor prezentei Convenții, inclusiv a regulilor referitoare la limitarea răspunderii.

Articolul 10 – Responsabilitatea pentru informațiile conținute în documente

1. Expeditorul răspunde de corectitudinea informațiilor și declarațiilor privitoare la mărfurile înscrise de el sau în numele său în scrisoarea de transport aerian sau a celor furnizate de el sau în numele său transportatorului pentru a fi înscrise în chitanța de primire a mărfii sau pentru a fi înregistrate în alte mijloace, la care s-a făcut referire în paragraful 2 al articolului 4. Aceste prevederi se aplică de asemenea în cazul în care persoana care acționează în numele expeditorului este și agent al transportatorului.
2. Expeditorul își asumă responsabilitatea față de transportator pentru orice daună suferită de acesta sau de orice altă persoană față de care transportatorul este



răspunzător, datorată neregulilor, inexactității sau caracterului incomplet al informațiilor și declarațiilor furnizate de expeditor sau în numele acestuia.

3. Sub rezerva prevederilor paragrafelor 1 și 2 ale prezentului articol, transportatorul își asumă răspunderea față de expeditor pentru orice daună suferită de acesta sau față de orice altă persoană față de care expeditorul este răspunzător, datorată neregulilor, inexactității sau caracterului incomplet al informațiilor și declarațiilor înscrise de transportator sau în numele acestuia în chitanța de primire a mărfii sau în datele înregistrate în alte mijloace, la care s-a făcut referire în paragraful 2 al articolului 4.

Articolul 11 – Valoarea probatorie a documentelor

1. Scrisoarea de transport aerian sau chitanța de primire a mărfii constituie, până la proba contrară, dovada încheierii contractului, a acceptării mărfii și a îndeplinirii condițiilor de transport menționate în acestea.
2. Orice declarații conținute în scrisoarea de transport aerian sau în chitanța de primire a mărfii cu privire la greutatea, dimensiunile și ambalajul mărfii, precum și cele referitoare la numărul de colete, constituie, până la proba contrară, dovada celor declarate; declarațiile referitoare la cantitatea, volumul și starea mărfii nu constituie dovada împotriva transportatorului, cu excepția cazurilor în care acestea au fost verificate de transportator în prezența expeditorului, verificările fiind consemnate în scrisoarea de transport aerian sau în chitanța de primire a mărfii, sau când se referă la starea aparentă a mărfii.



Articolul 12 – Dreptul de dispoziție asupra mărfii

1. Expeditorul are dreptul, cu condiția îndeplinirii tuturor obligațiilor care îi revin în baza contractului de transport, de a dispune de marfă fie prin retragerea acesteia de la aeroportul de plecare sau destinație, fie prin reținerea acesteia pe parcursul transportului la orice aterizare, fie prin solicitarea ca aceasta să fie predată la destinație sau pe parcursul transportului unei persoane, alta decât destinatarul desemnat inițial, fie prin solicitarea ca aceasta să fie returnată la aeroportul de plecare. În exercitarea acestui drept, expeditorul nu trebuie să aducă prejudicii transportatorului sau altor expeditori și trebuie să ramburseze orice cheltuieli care decurg din exercitarea acestui drept.
2. În cazul în care îndeplinirea instrucțiunilor expeditorului este imposibilă, transportatorul trebuie să informeze imediat expeditorul.
3. Dacă transportatorul execută instrucțiunile expeditorului referitoare la dispunerea mărfii, fără a solicita întocmirea exemplarului din scrisoarea de transport aerian sau a chitanței de primire a mărfii care revine acestuia din urmă, transportatorul este răspunzător, fără atingerea dreptului său la despăgubire din partea expeditorului, pentru orice pagubă care ar putea fi cauzată în acest mod oricărei persoane care este în mod legal în posesia acestui exemplar din scrisoarea de transport aerian sau a chitanței de primire a mărfii.
4. Dreptul conferit expeditorului încetează în momentul în care începe dreptul acordat destinatarului, în conformitate cu articolul 13. Totuși, dacă destinatarul refuză să accepte marfa sau nu poate fi contactat, expeditorul își reia dreptul de dispoziție.



Articolul 13 – Livrarea mărfii

1. Cu excepția cazului în care expeditorul și-a exercitat dreptul său în baza articolului 12, destinatarul are dreptul să solicite transportatorului, la sosirea mărfii la locul de destinație, să îi livreze marfa după suportarea costurilor datorate și îndeplinirea condițiilor de transport.
2. În afară de cazul în care este altfel convenit, transportatorul are obligația de a-l înștiința pe destinatar imediat ce sosește marfa.
3. Dacă transportatorul recunoaște pierderea mărfii sau dacă marfa nu a sosit la expirarea unui termen de șapte zile de la data la care ar fi trebuit să sosească, destinatarul este îndreptățit să exercite împotriva transportatorului drepturile care decurg din contractul de transport.

Articolul 14 – Exercitarea drepturilor expeditorului și destinatarului

Expeditorul și destinatarul își exercită toate drepturile acordate în baza articolelor 12 și 13, fiecare în nume propriu, indiferent dacă acționează în propriul interes sau în interesul altuia, cu condiția îndeplinirii obligațiilor impuse prin contractul de transport.

Articolul 15 – Raporturile dintre expeditor și destinatar sau raporturile reciproce ale terțelor părți

1. Articolele 12, 13 și 14 nu aduc atingere raporturilor dintre expeditor și destinatar, nici raporturilor reciproce ale terțelor părți ale căror drepturi decurg fie de la expeditor, fie de la destinatar.



2. Orice clauză care derogă de la prevederile articolelor 12, 13 și 14 trebuie să fie înscrisă în scrisoarea de transport aerian sau în chitanța de primire a mărfii.

Articolul 16 – Formalități cerute de autoritățile vamale, de poliție sau de alte autorități publice

1. Expeditorul este obligat să furnizeze informațiile și documentele care sunt necesare pentru îndeplinirea formalităților cerute de autoritățile vamale, de poliție și de alte autorități publice, înainte ca marfa să fie livrată destinatarului. Expeditorul este răspunzător față de transportator pentru toate daunele care pot surveni datorită lipsei, insuficienței sau neregulilor respectivelor informații sau documente, în afară de cazul în care dauna a survenit în urma unei greșeli a transportatorului, a prepușilor sau a mandatarilor acestuia.
2. Transportatorul nu este obligat să verifice corectitudinea sau suficiența respectivelor informații sau documente.

Capitolul III

Răspunderea transportatorului și limitele compensării daunelor

Articolul 17 – Decesul sau vătămarea pasagerilor - daune produse bagajelor

1. Transportatorul este răspunzător pentru dauna rezultată ca urmare a decesului sau vătămării corporale a unui pasager, cu condiția ca accidentul care a provocat decesul sau vătămarea să se fi produs la bordul aeronavei sau în timpul oricăreia dintre operațiunile de îmbarcare sau de debarcare.



2. Transportatorul este răspunzător pentru daunele survenite datorită distrugerii, pierderii sau deteriorării bagajului înregistrat, cu condiția ca evenimentul care a provocat distrugerea, pierderea sau deteriorarea să fi avut loc la bordul aeronavei sau în intervalul de timp în care transportatorul avea în grija bagajul înregistrat. Totuși, transportatorul nu este răspunzător dacă și în măsura în care dauna a survenit datorită unui defect al bagajului, calității sau viciului acestuia. În cazul unui bagaj neînregistrat, inclusiv al obiectelor personale, transportatorul poartă răspunderea dacă dauna survine din vina sa, a prepușilor sau a mandatarilor săi.
3. Dacă transportatorul recunoaște pierderea unui bagaj înregistrat sau dacă un bagaj înregistrat nu a sosit la destinație în termen de douăzeci și una de zile de la data la care ar fi trebuit să sosească, pasagerul este îndreptățit să-și exercite împotriva transportatorului drepturile care decurg din contractul de transport.
4. Sub rezerva unor prevederi contrare, în prezenta Convenție termenul “bagaj” desemnează atât bagajul înregistrat, cât și bagajul neînregistrat.

Articolul 18 – Daune produse mărfii

1. Transportatorul este răspunzător pentru dauna survenită prin distrugere, pierdere sau deteriorare a mărfii, cu condiția ca evenimentul care a cauzat dauna să se fi produs în timpul transportului aerian.
2. Totuși, transportatorul nu este răspunzător dacă se dovedește și în măsura în care dovedește că distrugerea, pierderea sau deteriorarea mărfii s-a datorat:
 - (a) unui defect al mărfii, calității sau viciului acesteia;
 - (b) ambalării necorespunzătoare a mărfii, efectuată de către o altă persoană decât transportatorul, prepușii sau mandatarii acestuia;
 - (c) unei stări de război sau conflict armat;



(d) unei acțiuni a autorității publice realizate în legătură cu intrarea, ieșirea sau tranzitul mărfii.

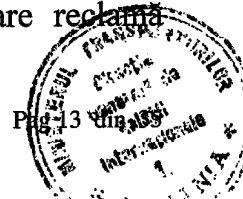
3. Transportul aerian, în sensul paragrafului 1 al prezentului articol, include perioada în care marfa se află în grija transportatorului.
4. Perioada transportului aerian nu se extinde asupra transportului terestru, maritim sau pe cai navigabile interioare, efectuat în afara unui aeroport. Totuși, dacă un astfel de transport se realizează în aplicarea unui contract de transport aerian, în scopul încărcării, expedierii sau transbordării, orice pagubă este considerată, până la proba contrară, ca fiind rezultatul unui eveniment care a avut loc în timpul transportului aerian. Dacă transportatorul, fără consimțământul expeditorului, utilizează alt mod de transport pentru a efectua o parte sau întregul transport care, conform contractului încheiat între părți, urma să fie transport aerian, respectivul transport efectuat prin alt mod de transport, este considerat ca fiind inclus în perioada transportului aerian.

Articolul 19 – Întârzierea

Transportatorul este răspunzător pentru dauna survenită datorită întârzierii în transportul aerian de pasageri, bagaje sau mărfuri. Cu toate acestea, transportatorul nu este răspunzător pentru daunele survenite datorită întârzierii dacă dovedește că el, prepușii și mandatarii săi au luat toate măsurile care se impun în mod rezonabil pentru a evita dauna, sau că le-a fost imposibil să ia respectivele măsuri.

Articolul 20 – Exonerarea

În cazul în care transportatorul dovedește ca dauna a fost provocată sau favorizată de neglijența sau altă acțiune greșită sau omisiune a persoanei care reclamă



despăgubirea sau a persoanei de la care derivă drepturile acesteia, transportatorul este exonerat în întregime sau în parte de răspundere față de reclamant, în măsura în care o astfel de neglijență sau orice altă acțiune greșită sau omisiune a provocat dauna sau a contribuit la provocarea acesteia. Când despăgubirea este reclamată de o altă persoană decât pasagerul, datorită decesului sau vătămării suferite de pasager, transportatorul este în același mod exonerat, în întregime sau în parte, de răspundere, în măsura în care dovedește că neglijența sau orice altă acțiune greșită sau omisiune a respectivului pasager a provocat dauna sau a contribuit la provocarea acesteia. Prezentul articol se aplică tuturor prevederilor referitoare la răspundere conținute în prezenta Convenție, inclusiv celor menționate în paragraful 1 al articolului 21.

Articolul 21 – Despăgubirea în caz de deces sau vătămare a pasagerilor

1. Pentru daunele menționate la paragraful 1 al articolului 17, care nu depășesc 100.000 Drepturi Speciale de Tragere pentru fiecare pasager, transportatorul nu poate exclude sau limita răspunderea sa.
2. Transportatorul nu va fi răspunzător pentru daunele prevăzute la paragraful 1 al articolului 17, în măsura în care acestea depășesc 100.000 Drepturi Speciale de Tragere pentru fiecare pasager, dacă dovedește că:
 - a) respectiva daună nu s-a datorat neglijenței sau altei acțiuni greșite sau omisiuni a transportatorului, sau a prepușilor sau mandatarilor acestuia;
 - b) respectiva daună a survenit numai datorită neglijenței sau altei acțiuni greșite sau omisiuni a unei terțe părți.



**Articolul 22– Limitele răspunderii cu privire la întârziere,
bagaje și mărfuri**

1. În cazul daunelor survenite datorită întârzierii în transportul persoanelor, așa cum s-a specificat în articolului 19, răspunderea transportatorului pentru fiecare pasager este limitată la suma de 4.150 Drepturi Speciale de Tragere.
2. La transportul bagajului, răspunderea transportatorului în caz de distrugere, pierdere, deteriorare sau întârziere este limitată la suma de 1.000 Drepturi Speciale de Tragere pentru fiecare pasager, în afară cazului în care pasagerul, în momentul când bagajul înregistrat a fost predat transportatorului, a făcut o declarație specială privind interesul în livrarea la destinație și a plătit o sumă suplimentară, dacă este necesar. În acest caz, transportatorul va fi răspunzător pentru plata unei sume care nu va depăși suma declarată, cu excepția cazului în care dovedește că suma este mai mare decât interesul real al pasagerului în livrarea la destinație.
3. La transportul de mărfuri, răspunderea transportatorului în caz de distrugere, pierdere, deteriorare sau întârziere este limitată la suma de 17 Drepturi Speciale de Tragere per kilogram, în afara cazului în care expeditorul, în momentul când coletul a fost predat transportatorului, a făcut o declarație specială privind interesul în livrarea la destinație și a plătit o sumă suplimentară, dacă este necesar. În acest caz, transportatorul va fi răspunzător pentru plata unei sume care nu o va depăși pe cea declarată, cu excepția cazului în care dovedește că această sumă este mai mare decât interesul expeditorului în livrarea la destinație.
4. În caz de distrugere, pierdere, deteriorare sau întârziere a unei părți din marfă sau a oricărui obiect conținut de către aceasta, la determinarea sumei la care este limitată răspunderea transportatorului se va lua în considerare greutatea totală a coletului sau a coletelor în cauză. Totuși, atunci când distrugerea, pierderea



deteriorarea sau întârzierea unei părți din marfă sau a unui obiect conținut de aceasta afectează valoarea celorlalte colete acoperite de aceeași scrisoare de transport aerian sau de aceeași chitanță de primire a mărfii sau, în cazul în care astfel de documente nu au fost emise, de aceleași informații înregistrate în alte mijloace, la care s-a făcut referire în paragraful 2 al articolului 4, va fi luată în considerare și greutatea totală a acestor colete la determinarea limitei de răspundere.

5. Prevederile paragrafelor 1 și 2 ale prezentului articol nu se aplică dacă se dovedește că dauna a survenit datorită unei acțiuni sau omisiuni a transportatorului, a prepușilor sau mandatarilor acestuia, făcută cu intenția de provoca o daună sau din imprudență, precum și în cunoștință de cauză că ar putea rezulta o daună; cu condiția ca în cazul unor asemenea acțiuni sau omisiuni ale prepușilor sau mandatarilor să se dovedească, de asemenea, că aceștia au acționat în cadrul atribuțiilor lor de serviciu.
6. Limitele prevăzute la articolul 21 și în prezentul articol nu vor putea împiedica tribunalul de a solicita, în conformitate cu legislația pe care o aplică, achitarea unei sume suplimentare, corespunzătoare unei părți sau întregii sume rezultate din cheltuielile de judecată și din celelalte cheltuieli rezultate în urma litigiului și suportate de reclamant, inclusiv dobânda. Prevederile de mai sus nu se aplică în cazul în care valoarea daunelor solicitate, excluzând cheltuielile de judecată și alte cheltuieli legate de proces, nu depășește suma pe care transportatorul a oferit-o în scris reclamantului, în termen de șase luni de la data la care a avut loc evenimentul care a provocat dauna sau înainte de introducerea acțiunii în justiție, dacă aceasta este ulterioară respectivului termen.



Articolul 23 – Conversia unităților monetare

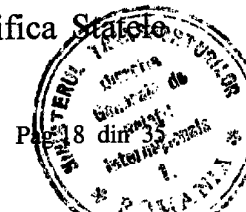
1. Sumele exprimate în Drepturi Speciale de Tragere în prezenta Convenție se consideră că se referă la Drepturile Speciale de Tragere așa cum sunt definite de Fondul Monetar Internațional. Conversia acestor sume în monedele naționale se va efectua, în cazul procedurilor juridice, în conformitate cu valoarea acestor monede în Drepturi Speciale de Tragere, la data hotărârii judecătorești. Valoarea monedei naționale exprimate în Drepturi Speciale de Tragere a unui Stat parte care este membru al Fondului Monetar Internațional va fi calculată în conformitate cu metoda de evaluare aplicată de către Fondul Monetar Internațional, în vigoare la data hotărârii judecătorești, pentru operațiunile și tranzacțiile sale. Valoarea, în Drepturi Speciale de Tragere, a monedei naționale a unui Stat parte care nu este membru al Fondului Monetar Internațional va fi calculată conform procedurii stabilite de statul respectiv.
2. Cu toate acestea, Statele ne-membre ale Fondului Monetar Internațional, a căror legislație nu permite aplicarea prevederilor paragrafului 1 al prezentului articol pot, în momentul ratificării sau aderării sau oricând după aceea, să declare că limita de răspundere a transportatorului, prevăzută de articolul 21, este fixată, în cazul procedurilor juridice aplicate pe teritoriile lor, la o sumă de 1.500.000 unități monetare per pasager; 62.500 unități monetare per pasager în ceea ce privește paragraful 1 al articolului 22; 15.000 unități monetare per pasager în ceea ce privește paragraful 2 al articolului 22; și 250 unități monetare per kilogram în ceea ce privește paragraful 3 al articolului 22. Aceasta unitate monetară este echivalentul a șaiszeci și cinci de miligrame și jumătate de aur cu o finețe de nouă sute la mie. Aceste sume pot fi convertite în monedele naționale respective, în cifre rotunde. Conversia acestor sume în moneda națională se va face în conformitate cu legislația statului în cauză.



3. Metoda de calcul menționată în ultima propoziție a paragrafului 1 din prezentul articol și metoda de conversie menționată la paragraful 2 din prezentul articol vor fi realizate în așa fel încât, în măsura posibilului, să exprime în moneda națională a Statului parte aceleași valori reale pentru sumele prevăzute la articolele 21 și 22 ca cele care ar rezulta din aplicarea primelor trei propoziții ale paragrafului 1 din prezentul articol. Statele părți vor comunica depozitarului metoda lor de calcul în conformitate cu paragraful 1 din prezentul articol sau rezultatul conversiei în conformitate cu paragraful 2 din prezentul articol, după caz, la depunerea instrumentului de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare la prezenta Convenție și ori de câte ori acestea se modifică.

Articolul 24 – Revizuirea limitelor

1. Fără a aduce atingere prevederilor articolului 25 al prezentei Convenții și sub rezerva paragrafului 2 de mai jos, limitele de răspundere prevăzute la articolele 21, 22 și 23 vor fi revizuite de către depozitar la fiecare cinci ani, prima revizuire de acest fel urmând să aibă loc la sfârșitul celui de-al cincilea an care urmează datei de intrare în vigoare a prezentei Convenții sau, dacă Convenția nu a intrat în vigoare în termen de cinci ani de la data la care aceasta a fost pentru prima dată deschisă pentru semnare, în timpul primului an al intrării sale în vigoare, utilizând un coeficient de inflație corespunzător ratelor cumulate ale inflației înregistrate de la revizuirea precedentă sau, în cazul unei prime revizuii, de la data intrării în vigoare a Convenției. Nivelul ratei de inflație utilizată pentru a determina coeficientul de inflație va fi media ponderată a ratelor anuale de creștere sau descreștere ale indicilor prețului de consum din statele ale căror monede compun Drepturile Speciale de Tragere menționate la paragraful 1 al articolului 23.
2. Dacă în urma revizuirii la care s-a făcut referire în paragraful precedent se stabilește un coeficient de inflație de peste 10 %, depozitarul va notifica Statele



Părți cu privire la revizuirea limitelor de răspundere. Orice astfel de revizuire intră în vigoare în termen de șase luni de la notificarea acesteia către Statele părți. Dacă într-o perioadă de trei luni de la notificarea acesteia către Statele părți, majoritatea Statelor părți notifică dezacordul lor, revizuirea nu intră în vigoare și depozitarul va înainta respectiva problemă spre dezbateră în cadrul unei reuniuni a Statelor părți. Depozitarul notifică imediat tuturor Statelor părți intrarea în vigoare a oricărei revizuii.

3. În pofida prevederilor paragrafului 1 al prezentului articol, procedura la care s-a făcut referire la paragraful 2 al prezentului articol se aplică în orice moment, cu condiția ca o treime din Statele părți să își exprime dorința în acest sens și cu condiția ca acest coeficient de inflație, la care s-a făcut referire în paragraful 1, să fi depășit 30% de la revizuirea anterioară sau de la data intrării în vigoare a prezentei Convenții, dacă nu a existat o revizuire anterioară. Revizuirile ulterioare, realizate conform procedurii descrise la paragraful 1 al prezentului articol, vor avea loc la intervale de cinci ani, începând cu sfârșitul celui de-al cincilea an care urmează datei revizuirilor survenite în baza prezentului paragraf.

Articolul 25 – Stipularea limitelor de răspundere

Transportatorul poate stipula, în contractul de transport, limite de răspundere mai mari decât cele prevăzute în prezenta Convenție, sau nici o limită de răspundere.

Articolul 26 – Nulitatea dispozițiilor contractuale

Orice clauză care are tendința să exonereze transportatorul de răspundere sau să stabilească o limită mai scăzută decât cea stabilită prin prezenta Convenție este nulă și neavenită, însă nulitatea oricărei astfel de clauze nu implică nulitatea întregului contract, care rămâne supus prevederilor prezentei Convenții.



Articolul 27 – Libertatea de a încheia contracte

Nici o prevedere a prezentei Convenții nu poate împiedica transportatorul să refuze încheierea unui contract de transport, să renunțe la oricare din mijloacele de apărare pe care le are la dispoziție conform prezentei Convenții sau să stabilească condiții care nu contravin prevederilor prezentei Convenții.

Articolul 28 - Plăți anticipate

În cazul accidentelor de aviație care au avut ca urmare decesul sau vătămarea pasagerilor, transportatorul - dacă este prevăzut în legislația sa națională - va efectua fără întârziere plăți în avans unei persoane fizice sau persoanelor fizice care au dreptul să pretindă despăgubiri, cu scopul de a satisface necesitățile economice imediate ale respectivelor persoane. Aceste plăți în avans nu constituie o recunoaștere a răspunderii și pot fi compensate din oricare din sumele achitate ulterior de către transportator cu titlu de daună.

Articolul 29 – Motive pentru revendicări

În transportul de pasageri, bagaje și mărfuri, orice acțiune în responsabilitate, indiferent dacă se justifică prin prezenta Convenție, prin contract, printr-o acțiune ilicită sau prin alte cauze, poate fi introdusă numai în conformitate cu condițiile și limitele de răspundere stabilite în prezenta Convenție, fără a aduce atingere chestiunii referitoare la stabilirea persoanelor care au dreptul de a introduce acțiunea și a drepturilor acestora. În orice astfel de acțiune daunele punitive, exemplare sau orice alte daune necompensatorii nu se vor putea recupera.

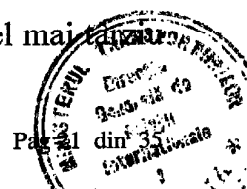


Articolul 30 – Prepușii, mandatarii – suma totală a revendicărilor

1. Dacă o acțiune este introdusă împotriva unui prepus sau mandatar al transportatorului, în legătură cu daunele la care se referă prezenta Convenție, acest prepus sau mandatar, dacă dovedește că a acționat în baza atribuțiilor sale de serviciu, are dreptul de a se prevala de condițiile și limitele de răspundere pe care le poate invoca transportatorul însuși, în baza prezentei Convenții.
2. Suma totală a despăgubirii care poate fi obținută de la transportator, de la prepușii sau de la mandatarii acestuia, nu va depăși, în acest caz, limitele menționate.
3. Cu excepția transportului de mărfuri, prevederile paragrafelor 1 și 2 ale prezentului articol nu se aplică dacă se dovedește că dauna a survenit datorită unei acțiuni sau omisiuni a prepusului sau mandatarului, făcută cu intenția de a provoca o daună, sau din imprudență și în cunoștință de cauză că ar putea provoca o daună.

Articolul 31 – Termenul de înregistrare a reclamațiilor

1. Primirea fără reclamație, de către destinatar, a bagajelor înregistrate sau a mărfurilor, constituie, până la proba contrară, dovada că acestea au fost predate în buna stare și în conformitate cu documentul de transport sau cu informațiile înregistrate în celelalte mijloace la care s-a făcut referire la paragraful 2 al articolului 3 și la paragraful 2 al articolului 4.
2. În caz de deteriorare, destinatarul trebuie să adreseze transportatorului o reclamație imediat după descoperirea deteriorării și, cel mai târziu, într-un interval de șapte zile de la data primirii, pentru bagaje înregistrate, și de paisprezece zile de la data primirii, pentru mărfuri. În caz de întârziere, reclamația trebuie făcută cel mai



într-un termen de douăzeci și una de zile de la data la care bagajele sau mărfurile au fost puse la dispoziția sa.

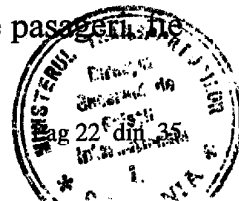
3. Orice reclamație trebuie formulată în scris și remisă sau expediată în termenul menționat mai sus.
4. Dacă nici o reclamație nu este făcută în termenul menționat mai sus, nici o acțiune nu va fi întreprinsă împotriva transportatorului, cu excepția cazului de fraudă din partea acestuia.

Articolul 32– Decesul persoanei răspunzătoare

În caz de deces al persoanei răspunzătoare, o acțiune în responsabilitate se introduce, în conformitate cu prevederile prezentei Convenției, împotriva celor care reprezintă din punct de vedere legal succesiunea persoanei respective.

Articolul 33 – Jurisdicția

1. Acțiunea în responsabilitate trebuie să fie introdusă, la cererea reclamantului, pe teritoriul unuia dintre Statele părți, fie înaintea tribunalului de la domiciliul transportatorului sau de la locul sediului său principal de afaceri sau de la locul sediului său de afaceri unde a fost încheiat contractul, fie înaintea tribunalului de la locul de destinație.
2. În ceea ce privește dauna survenită prin deces sau vătămare a pasagerului, acțiunea în responsabilitate poate fi introdusă în fața unuia din tribunalele menționate la paragraful 1 al prezentului articol sau pe teritoriul unui Stat parte în care, la momentul accidentului, pasagerul avea reședința principală și permanentă și spre sau dinspre care transportatorul operează servicii de transport aerian de pasageri.



cu propriile aeronave, fie cu aeronave aparținând altui transportator, în baza unui acord comercial, și în care transportatorul respectiv desfășoară activități legate de transportul aerian de pasageri în spații închiriate sau deținute de el însuși sau de un alt transportator cu care a încheiat un acord comercial.

3. În sensul paragrafului 2:

- (a) “acord comercial” înseamnă un acord, altul decât acordul de agenție, încheiat între transportatori și care se referă la prestările de servicii comune aferente transportului aerian de pasageri;
- (b) “reședința principală și permanentă” înseamnă unicul domiciliu stabil și permanent al pasagerului la momentul accidentului. Naționalitatea unui pasager nu reprezintă un factor determinant din acest punct de vedere.

4. Procedura va fi stabilită în conformitate cu legislația aplicată de tribunalul sesizat asupra cazului.

Articolul 34 – Arbitrajul

1. Sub rezerva prevederilor prezentului articol, părțile la contractul de transport de marfă pot stipula soluționarea prin arbitraj a oricărui diferend referitor la răspunderea transportatorului, în baza prezentei Convenții. Respectiva înțelegere va fi consemnată în scris.
2. Procedura de arbitraj se desfășoară, la alegerea reclamantului, într-una din jurisdicțiile tribunalului la care s-a făcut referire în articolul 33.
3. Arbitrul sau tribunalul de arbitraj vor aplica prevederile prezentei Convenții.



4. Prevederile paragrafelor 2 și 3 ale prezentului articol sunt considerate ca fiind parte integrantă a clauzelor de arbitraj sau înțelegerilor, iar orice dispoziție a unei astfel de clauze sau înțelegeri, care contravine respectivelor prevederi, va fi nulă și neavenită.

Articolul 35 – Perioada de introducere a acțiunii în responsabilitate

1. Dreptul la despăgubire este anulat dacă acțiunea în responsabilitate nu este introdusă în termen de doi ani de la data sosirii la destinație sau de la data când aeronava ar fi trebuit să sosească sau de la data încetării transportului.
2. Metoda de calcul a acestei perioade este determinată de legislația aplicată de tribunalul sesizat asupra cazului.

Articolul 36 – Transportul succesiv

1. În cazul transportului definit conform paragrafului 3 al articolului 1, efectuat de transportatori succesivi diferiți, fiecare transportator care acceptă pasageri, bagaje sau mărfuri este supus regulilor stabilite de prezenta Convenție și este considerat a fi una din părțile la contractul de transport, în măsura în care contractul se raportează la acea parte a transportului efectuată sub controlul său.
2. În cazul unui asemenea transport, pasagerul sau orice persoană cu drepturi la despăgubire în numele acestuia poate acționa numai împotriva transportatorului care a efectuat transportul în timpul căruia s-a produs accidentul sau întârzierea, cu excepția cazului în care, printr-o înțelegere specială, primul transportator și-a asumat răspunderea pentru întreaga călătorie.



3. În ceea ce privește bagajele sau mărfurile, pasagerul sau expeditorul de mărfuri are dreptul să acționeze împotriva primului transportator, pasagerul sau destinatarul au dreptul să acționeze împotriva celui din urmă transportator și, în plus, fiecare dintre aceștia poate acționa împotriva transportatorului care a efectuat transportul în timpul căruia s-a produs distrugerea, pierderea, deteriorarea sau întârzierea. Acești transportatori sunt solidar răspunzători față de pasager sau expeditor sau destinatar.

Articolul 37 – Dreptul de recurs împotriva terțelor părți

Prezenta Convenție nu aduce atingere dreptului persoanei răspunzătoare pentru daune, conform prevederilor acesteia, de a introduce sau nu recurs împotriva oricărei alte persoane.

Capitolul IV

Transportul combinat

Articolul 38 – Transportul combinat

1. În cazul transportului combinat, efectuat parțial ca transport aerian și parțial prin orice alt mod de transport, prevederile prezentei Convenții se aplică, sub rezerva paragrafului 4 al articolului 18, numai transportului aerian, în condițiile în care transportul aerian îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 1.
2. Nici o prevedere a prezentei Convenții nu împiedică părțile, în cazul transportului combinat, să includă în documentul de transport aerian condiții referitoare la alte moduri de transport, cu condiția ca prevederile prezentei Convenții să fie respectate în ceea ce privește transportul aerian.



Capitolul V

Transportul aerian efectuat de o persoană, alta decât transportatorul contractual

Articolul 39 – Transportatorul contractual – Transportatorul de fapt

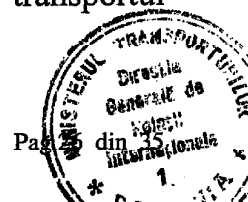
Prevederile prezentului capitol se aplică în cazul în care o persoană (denumită în continuare “transportator contractual”) încheie un contract de transport reglementat de prezenta Convenție cu un pasager, cu un expeditor sau cu o persoană care acționează în numele pasagerului sau expeditorului și o altă persoană (denumită în continuare “transportator de fapt”), în virtutea unei autorizări date de transportatorul contractual, efectuează întregul transport sau o parte a acestuia, nefiind, în ceea ce privește respectiva parte, un transportator succesiv în sensul prezentei Convenții. Aceasta autorizare constituie o prezumție, până la proba contrară.

Articolul 40 – Răspunderea transportatorului contractual și a transportatorului de fapt

Cu excepția prevederilor contrare ale prezentului capitol, dacă un transportator de fapt efectuează în întregime sau parțial un transport care, în conformitate cu contractul la care se face referire la articolul 39, este reglementat de prezenta Convenție, atât transportatorul contractual cât și transportatorul de fapt se supun regulilor prezentei Convenții, primul pentru întregul transport prevăzut în contract, cel de-al doilea numai pentru transportul pe care îl efectuează.

Articolul 41– Răspunderea reciprocă

1. Acțiunile și omisiunile transportatorului de fapt și ale prepușilor și mandatarilor săi, care acționează în cadrul atribuțiilor lor de serviciu, în legătură cu transportul



efectuat de către transportatorul de fapt, vor fi considerate a fi și ale transportatorului contractual.

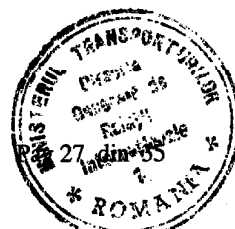
2. Cu toate acestea, nici una din aceste acțiuni sau omisiuni nu vor putea supune transportatorul de fapt la o răspundere care să depășească sumele la care s-a făcut referire la articolele 21, 22, 23 și 24. Nici o înțelegere specială prin care transportatorul contractual își asumă obligații pe care nu le impune prezenta Convenție, nici o renunțare la drepturile și mijloacele de apărare prevăzute de prezenta Convenție sau nici o declarație specială de interes în livrarea la destinație, prevăzută la articolul 22, nu vor afecta transportatorul de fapt, dacă nu au fost agreeate de acesta.

Articolul 42 – Adresarea instrucțiunilor și a reclamațiilor

Orice reclamație sau instrucțiune transmisă transportatorului, în baza prezentei Convenții, are același efect indiferent dacă sunt adresate transportatorului contractual sau transportatorului de fapt. Totuși, instrucțiunile la care s-a făcut referire în articolul 12 vor avea efecte numai dacă sunt adresate transportatorului contractual.

Articolul 43 – Prepușii și mandatarii

În ceea ce privește transportul efectuat de transportatorul de fapt, orice prepus sau mandatar al acestui transportator sau al transportatorului contractual are dreptul, dacă dovedește că a acționat în cadrul atribuțiilor sale de serviciu, de a se prevala de condițiile și limitele de răspundere aplicabile, în virtutea prezentei Convenții, transportatorului la care este prepus sau mandatar, cu excepția cazului în care se dovedește că a acționat într-un mod care împiedică invocarea limitelor de răspundere, în conformitate cu prevederile prezentei Convenții.



Articolul 44 – Cumulul daunelor

În ceea ce privește transportul efectuat de către transportatorul de fapt, cumulul sumelor care pot fi obținute de la acest transportator și de la transportatorul contractual, precum și de la prepușii și mandatarii acestora care acționează în scopul exercitării funcțiilor lor, nu poate depăși suma maximă care poate fi pretinsă transportatorului contractual, sau transportatorului de fapt, în baza prezentei Convenții, cu rezerva că nici una din persoanele menționate nu poate fi responsabilă pentru o sumă mai mare decât limita aplicabilă respectivei persoane.

Articolul 45 – Adresarea reclamațiilor

Acțiunea în responsabilitate, cu privire la transportul efectuat de transportatorul de fapt, poate fi introdusă, la alegerea reclamantului, împotriva acestui transportator sau a transportatorului contractual sau împotriva amândurora, împreună sau separat. Dacă acțiunea este intentată numai împotriva unuia dintre acești transportatori, respectivul transportator are dreptul de a solicita participarea celuilalt transportator la dezbateri, procedura și efectele fiind reglementate de legislația aplicată de tribunalul sesizat asupra cazului.

Articolul 46 – Jurisdicția suplimentară

Orice acțiune în responsabilitate, prevăzută la articolul 45, trebuie să fie introdusă, la alegerea reclamantului, pe teritoriul unuia din Statele părți, fie în fața unui tribunal unde poate fi introdusă o acțiune împotriva transportatorului contractual, în conformitate cu articolul 33, fie în fața tribunalului care are jurisdicție asupra locului unde se găsește domiciliul sau sediul principal de afaceri al transportatorului de fapt.



Articolul 47 – Nulitatea prevederilor contractuale

Orice clauză contractuală care tinde să exonereze transportatorul contractual sau transportatorul de fapt de răspundere conform prevederilor prezentului capitol sau să stabilească o limită inferioară celei stabilite în conformitate cu prezentul capitol este nulă și neavenită, dar nulitatea unei astfel de clauze nu implică nulitatea întregului contract, care rămâne supus prevederilor prezentului capitol.

Articolul 48 – Raporturile reciproce ale transportatorului contractual și ale transportatorului de fapt

Cu excepția prevederilor articolului 45, nici o prevedere a prezentului capitol nu aduce atingere drepturilor și obligațiilor reciproce ale transportatorilor, inclusiv drepturilor la recurs sau despăgubire.

Capitolul VI

Alte prevederi

Articolul 49 – Aplicarea obligatorie

Clauzele conținute în contractul de transport și înțelegerile speciale aplicate înainte de producerea daunei, prin care părțile se abat de la regulile prezentei Convenții, prin stabilirea legislației de aplicare sau prin regulile referitoare la jurisdicție, sunt nule și neavenite.



Articolul 50 – Asigurarea

Statele părți solicită transportatorilor lor să încheie și să mențină în termeni de valabilitate un contract de asigurare corespunzător, care să acopere răspunderea ce le revine în baza prezentei Convenții. Unui transportator i se poate solicita de către Statul parte în care operează, să prezinte dovada că deține o asigurare corespunzătoare care acoperă răspunderea ce îi revine în baza prezentei Convenții.

Articolul 51 – Transportul efectuat în circumstanțe extraordinare

Prevederile articolelor 3, 4, 5, 7 și 8 referitoare la documentele de transport nu se aplică transportului efectuat în circumstanțe extraordinare, în afara operațiunilor normale aferente activităților transportatorului.

Articolul 52 – Definirea termenului “zile”

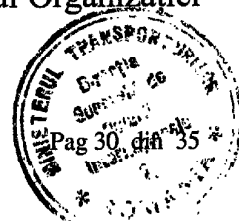
În prezenta Convenție, termenul “zile” se referă la zile calendaristice și nu la zile lucrătoare.

Capitolul VII

Clauze finale

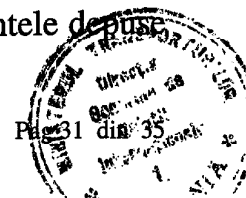
Articolul 53 – Semnarea, ratificarea și intrarea în vigoare

1. Prezenta Convenție este deschisă pentru semnare la Montreal, la data de 28 mai 1999, de către Statele participante la Conferința internațională de drept aerian, desfășurată la Montreal în perioada 10-28 mai 1999. După data de 28 mai 1999, Convenția va fi deschisă pentru semnare de către toate statele, la sediul Organizației



Aviației Civile Internaționale din Montreal, până când aceasta va intra în vigoare în conformitate cu paragraful 6 al prezentului articol.

2. Prezenta Convenție este deschisă pentru semnare, în aceleași condiții, de către organizațiile de integrare economică regională. În sensul prezentei Convenții, o “organizație de integrare economică regională” înseamnă o organizație constituită de statele suverane dintr-o regiune, care are competență asupra anumitor domenii reglementate de prezenta Convenție și care a fost autorizată în mod corespunzător să semneze, să ratifice, să accepte, să aprobe sau să adere la prezenta Convenție. Orice referire din prezenta Convenție la un “Stat parte” sau la “State părți”, făcută în alt mod decât în paragraful 2 al articolului 1, paragraful 1 (b) al articolului 3, paragraful (b) al articolului 5, în articolele 23, 33, 46 și în paragraful (b) al articolului 57, se aplică în mod egal organizațiilor de integrare economică regională. În sensul articolului 24, referirile la “o majoritate a Statelor părți” și la “o treime din Statele părți” nu se aplică organizațiilor de integrare economică regională.
3. Prezenta Convenție este supusă ratificării de către state și organizațiile de integrare economică regională care au semnat-o.
4. Orice stat sau organizație de integrare economică regională care nu a semnat prezenta Convenție poate accepta, aproba sau adera în orice moment la aceasta.
5. Instrumentele de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare se depun la Organizația Aviației Civile Internaționale, care este desemnată prin aceasta ca depozitar.
6. Prezenta Convenție va intra în vigoare în a șizecea zi de la data depunerii la depozitar a celui de-al treizecilea instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare, pentru statele care au depus un asemenea instrument. Instrumentele de



de organizațiile de integrare economică regională nu vor fi luate în considerare în sensul prezentului paragraf.

7. Pentru celelalte state și organizații de integrare economică regională, prezenta Convenție va intra în vigoare în a șaizecea zi de la data depunerii instrumentului de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare.
8. Depozitarul va notifica imediat, tuturor semnatarilor și tuturor Statelor părți:
 - (a) fiecare semnare a prezentei Convenții, precum și data acesteia;
 - (b) fiecare depunere a unui instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare, precum și data acestora;
 - (c) data intrării în vigoare a prezentei Convenții;
 - (d) data intrării în vigoare a oricărei revizui a limitelor de răspundere stabilite în baza prezentei Convenții;
 - (e) orice denunțare în baza articolului 54.

Articolul 54 – Denunțarea

1. Orice Stat parte poate denunța prezenta Convenție prin notificarea scrisă a depozitarului.
2. Denunțarea va intra în vigoare în a o suta optzecea zi de la data la care depozitarul a primit notificarea.

Articolul 55 – Raportul cu celelalte instrumente ale Convenției de la Varșovia

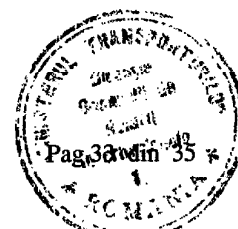
Prezenta Convenție prevalează asupra tuturor regulilor care se aplică transportului aerian internațional efectuat:

1. între Statele părți la prezenta Convenție, în virtutea faptului că aceste state sunt părți la următoarele instrumente:



- (a) Convenția pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional, semnată la Varșovia la 12 octombrie 1929 (denumită în continuare Convenția de la Varșovia);
- (b) Protocolul privind modificarea Convenției pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional, semnată la Varșovia la data 12 octombrie 1929, încheiat la Haga la 28 septembrie 1955 (denumit în continuare Protocolul de la Haga);
- (c) Convenția, suplimentară la Convenția de la Varșovia, pentru unificarea anumitor reguli cu privire la transportul aerian internațional efectuat de o persoană alta decât transportatorul contractual, semnată la Guadalajara la 18 septembrie 1961 (denumită în continuare Convenția de la Guadalajara);
- (d) Protocolul privind modificarea Convenției pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional, semnată la Varșovia la 12 octombrie 1929, așa cum a fost amendată prin Protocolul încheiat la Haga la 28 septembrie 1955, semnat la Guatemala City la 8 martie 1971 (denumit în continuare Protocolul de la Guatemala City);
- (e) Protocoalele adiționale nr. 1, 2 și 3 și Protocolul nr. 4 de la Montreal privind modificarea Convenției de la Varșovia, așa cum a fost amendată prin Protocolul de la Haga sau a Convenției de la Varșovia, așa cum a fost amendată prin Protocolul de la Haga și prin Protocolul de la Guatemala City, semnate la Montreal la 25 septembrie 1975 (denumite în continuare Protocoalele de la Montreal); sau

2. pe teritoriul unui singur Stat parte la prezenta Convenție, în virtutea faptului că acest stat este parte la unul sau mai multe dintre instrumentele la care s-a făcut referire la alineatele (a), (b), (c), (d), și (e) de mai sus.



Articolul 56 – State cu mai multe regimuri juridice

1. Dacă un stat cuprinde două sau mai multe unități teritoriale în care se aplică regimuri juridice diferite în legătură cu problemele tratate de prezenta Convenție, acesta poate, în momentul semnării, ratificării, acceptării, aprobării sau aderării, să declare că prezenta Convenție se aplică tuturor unităților sale teritoriale sau doar uneia sau mai multora dintre acestea și poate, în orice moment, să modifice această declarație prin altă declarație.
2. Orice astfel de declarație va fi notificată depozitarului și va trebui să menționeze în mod expres unitățile teritoriale cărora li se aplica Convenția.
3. În cazul unui Stat parte care a făcut o asemenea declarație:
 - (a) referirile la “moneda națională”, de la articolul 23, vor fi interpretate ca fiind referiri la moneda respectivei unități teritoriale a statului în cauză; și
 - (b) referirea la “legislația națională”, de la articolul 28, va fi interpretată ca fiind referire la legislația respectivei unități teritoriale a statului în cauză.

Articolul 57 – Rezerve

Nici o rezervă nu poate fi admisă față de prezenta Convenție, însă un Stat parte poate, în orice moment, să declare, printr-o notificare scrisă adresată depozitarului, că prezenta Convenție nu se aplică:

- (a) transporturilor aeriene internaționale efectuate și operate direct de către respectivul Stat parte în scopuri necomerciale, în exercitarea funcțiilor și obligațiilor sale de stat suveran; și/sau
- (b) transporturilor de persoane, bagaje și de mărfuri efectuate în folosul autorităților militare, cu aeronave înmatriculate sau închiriate de respectivul



Stat parte, întreaga capacitate a acestor aeronave fiind rezervată de respectivele autorități sau în numele acestora.

DREPT CARE subsemnații plenipotențieri, autorizați în mod corespunzător, au semnat prezenta Convenție.

Încheiată la Montreal, în a douăzeci și opta zi a lunii mai a anului o mie noua sute nouăzeci și nouă, în limbile engleză, franceză, arabă, chineză, spaniolă și rusă, toate textele fiind egal autentice în egală măsură. Prezenta Convenție va fi depozitată în arhivele Organizației Aviației Civile Internaționale iar depozitarul va transmite copii autentificate ale acesteia tuturor Statelor părți la Convenția de la Varșovia, la Protocolul de la Haga, la Convenția de la Guadalajara, la Protocolul de la Guatemala City, precum și la Protocoalele de la Montreal.

