

CONVENȚIA PENTRU UNIFICAREA ANUMITOR NORME REFERITOARE LA TRANSPORTUL AERIAN INTERNAȚIONAL

STATELE PĂRȚI LA PREZENTA CONVENȚIE,

RECUNOSCÂND importanta contribuție a Convenției pentru unificarea anumitor norme privind transportul aerian internațional, semnată la Varșovia în data de 12 octombrie 1929, în continuare denumită „Convenția de la Varșovia”, și cea a altor instrumente conexe armonizării dreptului aerian internațional privat,

RECUNOSCÂND necesitatea modernizării și refacerii Convenției de la Varșovia și a instrumentelor conexe,

RECUNOSCÂND importanța asigurării protecției intereselor consumatorilor din transportul aerian internațional și necesitatea unei indemnizații echitabile bazate pe principiul reparației,

REAFIRMÂND interesul de a asigura o evoluție stabilă transportului aerian internațional și un flux constant de pasageri, bagaje și mărfuri în conformitate cu principiile și obiectivele din Convenția privind aviația civilă internațională adoptată la Chicago în data de 7 decembrie 1944,

CONVINSE că adoptarea unor măsuri colective de către state în vederea unei mai bune armonizări și a codificării anumitor norme care reglementează transportul aerian internațional este cel mai bun mijloc de realizare a unui echilibru echitabil al intereselor,

CONVIN DUPĂ CUM URMEAZĂ:

CAPITOLUL I

Dispoziții generale

Articolul 1

Domeniul de aplicare

(1) Prezenta convenție se aplică transporturilor internaționale de persoane, bagaje și mărfuri, efectuat cu o aeronavă, contra plată. Convenția se aplică, în mod egal, transporturilor gratuite efectuate cu o aeronavă de către o întreprindere de transport aerian.

(2) În înțelesul 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 stat parte. Transportul fără o asemenea escală între două puncte situate pe teritoriul unui singur stat parte nu este considerat 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 operațiune, 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 să fie 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 trimerilor poștale

(1) Prezenta convenție se aplică transporturilor efectuate de către stat sau de către autorități publice legal înființate, în condițiile prevăzute la articolul 1.

(2) În cazul transportului de trimiteri poștale, transportatorul nu este răspunzător decât față de administrația poștală competentă, în conformitate cu normele aplicabile în raporturile dintre transportatori și administrațiile poștale.

(3) Dispozițiile din prezenta convenție, altele decât cele de la alineatul (2) din prezentul articol, nu se aplică transportului de trimiteri poștale.

CAPITOLUL II

Documentele și obligații ale părților privind transportul de pasageri, bagaje și mărfuri

Articolul 3

Pasageri și bagaje

(1) În ceea ce privește transportul de pasageri, se eliberează un document de transport individual sau colectiv care va conține:

- indicarea punctelor de plecare și de destinație;
- indicarea a cel puțin unui punct de escală, dacă punctele de plecare și de destinație sunt situate pe teritoriul aceluiași stat parte și unul sau mai multe puncte de escală sunt situate pe teritoriul unui alt stat.

(2) Orice alt mijloc de consemnare a informațiilor precizate la alineatul (1) poate să se substituie eliberării documentului de transport menționat la alineatul respectiv. În cazul în care se utilizează un astfel de mijloc, transportatorul eliberează pasagerului o declarație scrisă privind informațiile astfel consemnate.

(3) Transportatorul eliberează pasagerului o etichetă de identificare pentru fiecare articol de bagaj înregistrat.

(4) Pasagerului i se eliberează o înștiințare scrisă prin care i se indică faptul că în cazul aplicării prezentei convenții aceasta reglementează și poate să limiteze răspunderea transportatorilor în caz de deces sau vătămare, în caz de distrugere, pierdere sau deteriorare a bagajelor și în caz de întârziere.

(5) Nerespectarea dispozițiilor de la alineatele anterioare nu afectează nici existența nici valabilitatea contractului de transport, care rămâne în continuare supus dispozițiilor din prezenta convenție, inclusiv celor privind limitarea răspunderii.

Articolul 4

Mărfuri

(1) Pentru transportul de mărfuri se eliberează o scrisoare de transport aerian.

(2) Folosirea oricărui alt mijloc de consemnare a informațiilor privitoare la transportul ce urmează a fi efectuat poate să se substituie eliberării scrisorii de transport aerian. În cazul în care se folosesc alte asemenea mijloace, transportatorul eliberează expeditorului, la cererea acestuia, o chitanță de primire a mărfurilor care permite identificarea expedierii și accesul la informațiile consemnate prin aceste alte mijloace.

Articolul 5

Conținutul scrisorii de transport aerian sau al chitanței de primire a mărfurilor

Scrisoarea de transport aerian sau chitanța de primire a mărfurilor conține:

- (a) indicarea punctelor de plecare și de destinație;
- (b) indicarea a cel puțin unui punct de escală, dacă punctele de plecare și de destinație sunt situate pe teritoriul aceluiași stat parte și unul sau mai multe puncte de escală sunt situate pe teritoriul unui alt stat;
- (c) indicarea greutății trimerii.

Articolul 6

Documentul privind natura mărfii

Expeditorului i se poate cere, după caz, să întocmească formalitățile necesare pentru vamă, poliție și alte autorități publice în vederea emiterii unui document privind tipul mărfii. Această dispoziție 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 către expeditor în trei exemplare originale.

(2) Primul exemplar poartă mențiunea „pentru transportator”; este semnat de către expeditor. Al doilea exemplar poartă mențiunea „pentru destinatar”; 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 ștampilate.

(4) În cazul în care, la cererea expeditorului, transportatorul întocmește scrisoarea de transport aerian, acesta din urmă este considerat, până la proba contrară, ca acționând în numele expeditorului.

Articolul 8

Documente privind mai multe colete

Atunci când sunt mai multe colete:

- (a) transportatorul mărfurilor are dreptul să ceară expeditorului întocmirea unor scrisori de transport aerian distincte;
- (b) expeditorul are dreptul să ceară transportatorului emiterea unor chitanțe distincte de primire a mărfurilor, atunci când sunt folosite celelalte mijloace menționate la articolul 4 alineatul (2).

Articolul 9

Nerespectarea cerințelor privind documentele

Nerespectarea dispozițiilor de la articolele 4 – 8 nu afectează nici existența nici valabilitatea contractului de transport, care rămâne supus dispozițiilor din prezenta convenție, inclusiv celor privind limitarea răspunderii.

Articolul 10

Răspunderea pentru informațiile conținute în documente

(1) Expeditorul răspunde de corectitudinea informațiilor și declarațiilor privind marfa, înscrise de către el sau în numele său în scrisoarea de transport aerian sau furnizate de el sau în numele său transportatorului pentru a fi înscrise în chitanța de primire a mărfurilor sau în înregistrările consemnate prin celelalte mijloace prevăzute la articolul 4 alineatul (2). Aceste dispoziții se aplică și în cazul în care persoana care acționează în numele expeditorului este și agentul transportatorului.

(2) Expeditorul își asumă răspunderea pentru orice prejudiciu suferit de transportator sau de orice altă persoană față de care este angajată răspunderea transportatorului, din cauza unor informații și declarații incorecte, inexacte sau incomplete furnizate de către expeditor ori în numele său.

(3) Sub rezerva dispozițiilor de la alineatele (1) și (2) din prezentul articol, transportatorul își asumă răspunderea față de expeditor pentru orice prejudiciu suferit de către acesta sau de către orice altă persoană față de care este angajată răspunderea expeditorului, din cauza unor informații și declarații incorecte, inexacte sau incomplete înscrise de către transportator ori în numele său în chitanța de primire a mărfurilor sau în înregistrările consemnate prin celelalte mijloace prevăzute la articolul 4 alineatul (2).

Articolul 11

Valoarea probantă a documentelor

(1) Scrisoarea de transport aerian și chitanța de primire a mărfurilor constituie, până la proba contrară, dovada încheierii contractului, a acceptării mărfii și a îndeplinirii condițiilor de transport care figurează în aceste documente.

(2) Declarațiile din scrisoarea de transport aerian și din chitanța de primire a mărfurilor, privind greutatea, dimensiunile și ambalajul mărfii precum și cele referitoare la numărul de colete, constituie, până la proba contrară, dovada celor declarate; cele privind cantitatea, volumul și starea mărfii nu constituie dovadă împotriva transportatorului decât dacă verificarea a fost făcută de el în prezența expeditorului și consemnată în scrisoarea de transport aerian ori 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 să execute toate obligațiile ce îi revin în baza contractului de transport, să dispună de marfă, fie prin retragerea acesteia din aeroportul de plecare sau de destinație, fie prin reținerea acesteia pe parcursul transportului la orice aterizare, fie prin solicitarea ca aceasta să fie predată la locul de destinație sau pe parcursul transportului unei persoane alta decât destinatarul inițial desemnat, fie cerând întoarcerea ei 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-l informeze imediat cu privire la aceasta.

(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 expeditorului încetează în momentul în care începe cel al destinatarului, conform articolului 13. Totuși, în cazul în

care destinatarul refuză să accepte marfa sau nu poate fi contactat, expeditorul își reia dreptul de dispoziție asupra mărfii.

Articolul 13

Livrarea mărfii

(1) Cu excepția cazului în care expeditorul și-a exercitat dreptul său în temeiul articolului 12, destinatarul are dreptul, de la sosirea mărfii la punctul de destinație, să ceară transportatorului să-i livreze marfa contra plății costurilor datorate și îndeplinirii condițiilor de transport.

(2) Dacă nu se convine altfel de către părți, transportatorul trebuie să notifice destinatarul imediat după sosirea mărfii.

(3) Dacă pierderea mărfii este recunoscută de către transportator sau dacă, la expirarea unui termen de șapte zile după care ar fi trebuit să sosească, marfa nu a sosit, destinatarul este îndreptățit să exercite împotriva transportatorului drepturile care decurg din contractul de transport.

Articolul 14

Exercitarea drepturilor expeditorului și ale destinatarului

Expeditorul și destinatarul își exercită toate drepturile care le sunt conferite prin articolul 12 și respectiv 13, fiecare în nume propriu, fie că acționează în interes personal sau în interesul altcuiva, cu condiția îndeplinirii obligațiilor impuse prin contractul de transport.

Articolul 15

Raporturi între 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 de la expeditor sau de la destinatar.

(2) Orice clauză de derogare de la dispozițiile articolelor 12, 13 și 14 trebuie să fie înscrisă în scrisoarea de transport aerian sau în chitanța de primire a mărfurilor.

Articolul 16

Formalități cerute de autoritățile vamale, poliție sau alte autorități publice

(1) Expeditorul este obligat să furnizeze informațiile și documentele care, înaintea predării mărfii la destinatar, sunt necesare pentru îndeplinirea formalităților cerute de autoritățile vamale, poliție sau alte autorități publice. Expeditorul este răspunzător față de transportator pentru toate daunele care ar putea rezulta din absența, insuficiența sau iregularitatea acestor informații și acte, cu excepția cazului în care este o greșeală din partea transportatorului sau a prepușilor sau mandatarilor săi.

(2) Transportatorul nu este obligat să examineze dacă aceste informații și documente sunt exacte sau suficiente.

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 cauzat decesul sau vătămarea să se fi produs la bordul aeronavei sau în decursul oricărei operațiuni de îmbarcare sau debarcare.

(2) Transportatorul este răspunzător pentru dauna survenită în caz de distrugere, pierdere sau deteriorare a bagajului înregistrat, cu condiția ca faptul care a provocat distrugerea, pierderea sau avarierea să se fi produs la bordul aeronavei sau în cursul oricărei perioade în care transportatorul avea în grijă 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 bagajelor neînregistrate, în special al obiectelor personale, transportatorul este răspunzător dacă dauna rezultă din vina sa sau a prepușilor sau mandatarilor săi.

(3) Dacă transportatorul recunoaște pierderea bagajelor înregistrate sau dacă bagajele înregistrate nu au sosit la destinație în douăzeci și una de zile de la data la care ar fi trebuit să sosească, pasagerul este îndreptățit să își exercite împotriva transportatorului drepturile care decurg din contractul de transport.

(4) Sub rezerva unor dispoziții contrare, în prezenta convenție termenul „bagaje” desemnează bagajele înregistrate, precum și bagajele neînregistrate.

*Articolul 18***Daune produse mărfii**

(1) Transportatorul este răspunzător de prejudiciul survenit prin distrugerea, pierderea sau avarierea mărfii doar în situația în care evenimentul care a produs prejudiciul a avut loc în timpul transportului aerian.

(2) Totuși, transportatorul nu este răspunzător dacă dovedește, și în măsura în care dovedește, că distrugerea, pierderea sau deteriorarea mărfii rezultă dintr-una sau mai multe din următoarele:

- (a) defect al mărfii, calitatea mărfii sau viciu al acesteia;
- (b) ambalarea defectuoasă a mărfii de către o persoană alta decât transportatorul, prepușii sau mandatarii săi;
- (c) o stare de război sau un conflict armat;
- (d) o acțiune a autorității publice realizată în legătură cu intrarea, ieșirea sau tranzitul mărfii.

(3) Transportul aerian, în înțelesul alineatului (1) din prezentul articol, cuprinde perioada în care marfa se află în grija transportatorului.

(4) Perioada de transport aerian nu se extinde asupra nici unui transport terestru, maritim sau pe căile navigabile interioare,

efectuat în afara aeroportului. Totuși, dacă un astfel de transport este efectuat în executarea unui contract de transport aerian în vederea încărcării, expedierii sau transbordării, orice pagubă este presupusă, până la proba contrară, ca rezultând dintr-un fapt survenit în timpul transportului aerian. Dacă, fără consimțământul expeditorului, transportatorul înlocuiește în totalitate sau parțial transportul convenit în înțelegerea încheiată între părți ca fiind transportul pe cale aeriană, printr-un alt mijloc de transport, acest transport printr-un alt mijloc este considerat ca făcând parte din perioada de transport aerian.

*Articolul 19***Întârziere**

Transportatorul este răspunzător de prejudiciul rezultat dintr-o întârziere în transportul aerian de pasageri, de bagaje sau de mărfuri. Cu toate acestea, transportatorul nu este răspunzător de prejudiciul cauzat de o întârziere dacă dovedește că el, prepușii și mandatarii săi au luat toate măsurile care puteau să se impună în mod rezonabil pentru a evita prejudiciul sau că le-a fost imposibil să ia respectivele măsuri.

*Articolul 20***Exonerare**

În cazul în care transportatorul dovedește că prejudiciul a fost provocat sau favorizat de neglijență sau de altă acțiune greșită sau omisiune a persoanei care reclamă despăgubirea ori 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 cauzat prejudiciul sau a contribuit la cauzarea acestuia. Când despăgubirea este reclamată de către o altă persoană decât pasagerul, datorită decesului sau vătămării suferite de către 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 cauzat prejudiciul ori a contribuit la cauzarea acestuia. Prezentul articol se aplică tuturor dispozițiilor referitoare la răspundere conținute în prezenta convenție, inclusiv celor menționate la articolul 21 alineatul (1).

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

(1) Pentru prejudiciile menționate la articolul 17 alineatul (1) care nu depășesc 100 000 de Drepturi Speciale de Tragere (DST) pentru fiecare pasager, transportatorul nu își poate exclude sau limita răspunderea.

(2) Transportatorul nu este răspunzător de prejudiciile menționate la articolul 17 alineatul (1) în măsura în care depășesc 100 000 drepturi speciale de tragere pentru fiecare pasager, dacă dovedește:

- (a) că prejudiciul nu este datorat neglijenței sau vreunui alt act sau omisiuni a transportatorului, a prepușilor sau mandatarilor săi, sau

- (b) că prejudiciul a fost cauzat numai din neglijența sau dintr-o altă acțiune greșită sau omisiune a unei terțe părți.

Articolul 22

Limitele răspunderii cu privire la întârzieri, bagaje și mărfuri

(1) În cazul prejudiciilor cauzate datorită întârzierii în transportul persoanelor, astfel cum s-a specificat la articolul 19, răspunderea transportatorului pentru fiecare pasager este limitată la suma de 4 150 DST pentru fiecare pasager.

(2) La transportul bagajului răspunderea transportatorului în caz de distrugere, pierdere, deteriorare sau întârziere este limitată la suma de 1 000 DST pentru fiecare pasager, în afara cazului în care pasagerul, în momentul în care 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 această sumă 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 DST 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 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 ori, în cazul în care astfel de documente nu au fost emise, de aceeași informații înregistrate în alte mijloace, menționate la articolul 4 alineatul (2), va fi luată în considerare și greutatea totală a acestor colete la determinarea limitei de răspundere.

(5) Dispozițiile alineatelor (1) și (2) din prezentul articol nu se aplică dacă se dovedește că prejudiciul a fost cauzat datorită unei acțiuni sau omisiuni a transportatorului, a prepușilor sau a mandatarilor săi, făcute fie cu intenția de a provoca o pagubă, fie din imprudență, precum și conștient că ar putea rezulta un prejudiciu, cu condiția ca, în cazul unui act sau omisiune a prepușilor sau a mandatarilor, să fie de asemenea adusă dovada că aceștia au acționat în exercițiul funcțiunii.

(6) Limitele prevăzute la articolul 21 și în prezentul articol nu vor putea împiedica instanța să dispună, 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. Dispozițiile 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 6 luni de la data la care a avut loc evenimentul care a provocat prejudiciul sau înainte de introducerea acțiunii în justiție, dacă aceasta este ulterioară respectivului termen.

Articolul 23

Conversia unităților monetare

(1) Sumele exprimate în drepturi de tragere speciale în prezenta convenție sunt considerate ca raportându-se la drepturile speciale de tragere așa cum sunt definite de Fondul Monetar Internațional. Conversia acestor sume în monedele naționale se efectuează, în cazul procedurilor juridice, conform valorii acestor monede în DST la data hotărârii judecătorești. Valoarea în DST a monedei naționale a unui stat parte care este membru al Fondului Monetar Internațional se calculează conform metodei de evaluare în vigoare la data hotărârii judecătorești, aplicate de Fondul Monetar Internațional pentru propriile operațiuni și tranzacții. Valoarea în DST a unei monede naționale a unui stat parte care nu este membru al Fondului Monetar Internațional se calculează conform modalității stabilite de către statul respectiv.

(2) Cu toate acestea, statele care nu sunt membre ale Fondului Monetar Internațional și a căror legislație nu permite aplicarea dispozițiilor alineatului (1) din prezentul articol pot, în momentul ratificării sau al aderării, sau în orice alt moment ulterior, să declare că limita de răspundere a transportatorului prescrisă la articolul 21 este fixată, în procedurile judiciare de pe teritoriul lor, la suma de 1 500 000 unități monetare pentru un pasager; 62 500 unități monetare pentru un pasager în ceea ce privește articolul 22 alineatul (1); 15 000 unități monetare pentru un pasager în ceea ce privește articolul 22 alineatul (2); și 250 unități monetare pentru un kilogram în ceea ce privește articolul 22 alineatul (3). Această unitate monetară corespunde la șaizeci și cinci de miligrame și jumătate de aur având o finețe de nouă sute la mie. Sumele pot fi convertite în moneda națională în cauză în cifre rotunde. Conversia acestor sume în monede naționale se efectuează în conformitate cu legislația statului în cauză.

(3) Metoda de calcul menționată la ultima teză de la alineatul (1) din prezentul articol și metoda de conversie menționată la alineatul (2) din prezentul articol sunt efectuate astfel încât să exprime în moneda națională a statului parte aceeași valoare reală, pe cât posibil, pentru suma prevăzută la articolele 21 și 22, ca și cea care ar decurge din aplicarea primelor trei teze de la alineatul (1) din prezentul articol. Statele părți vor comunica depozitarului metoda lor de calcul în conformitate cu alineatul (1) sau rezultatul conversiei în conformitate cu alineatul (2), după caz, la depunerea instrumentului de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare la prezenta convenție și ori de câte ori acestea se modifică.

Articolul 24

Revizuirea limitelor

(1) Fără a aduce atingere dispozițiilor articolului 25 și sub rezerva alineatului (2) de mai jos, limitele de răspundere prevăzute la articolele 21, 22 și 23 vor fi revizuite de către depozitar la fiecare 5 ani, prima revizie 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 5 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 revizui, de la data intrării în vigoare a convenției. Nivelul ratei de inflație utilizate pentru a determina coeficientul de inflație va fi media ponderată a ratelor anuale de creștere sau descreștere a indicilor prețului de consum din statele ale căror monede compun drepturile speciale de tragere menționate la articolul 23 alineatul (1).

(2) Dacă în urma revizuirii menționate la alineatul 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 6 luni de la notificarea acesteia către statele părți. Dacă într-o perioadă de 3 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 revizui.

(3) Sub rezerva dispozițiilor alineatului (1) din prezentul articol, procedura menționată la alineatul (2) se aplică în orice moment, cu condiția ca o treime din numărul statelor părți să își exprime dorința în acest sens și cu condiția ca acest coeficient de inflație menționat la alineatul (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 alineatul (1), vor avea loc la intervale de 5 ani, începând cu sfârșitul celui de-al cincilea an care urmează datei revizuirilor survenite în temeiul prezentului alineat.

Articolul 25

Stipularea limitelor

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 tinde să exonereze transportatorul de răspunderea sa sau să stabilească o limită inferioară celei fixate în prezenta convenție este nulă și neavenită, însă nulitatea acestei

clauze nu antrenează nulitatea întregului contract, care rămâne supus dispozițiilor prezentei convenții.

Articolul 27

Libertatea de a încheia contracte

Nici o clauză din prezenta convenție nu poate împiedica transportatorul să refuze încheierea unui contract de transport, să renunțe la mijloacele de apărare care îi sunt conferite în temeiul prezentei convenții sau să stabilească condiții care nu contravin dispozițiilor din prezenta convenție.

Articolul 28

Plăți anticipate

În caz de accident aviatic soldat cu decesul sau vătămarea pasagerilor, transportatorul, dacă este obligat la aceasta prin legislația sa internă, efectuează fără întârziere plăți în avans către persoana sau persoanele fizice care au dreptul să pretindă despăgubiri, cu scopul de a satisface necesitățile economice imediate ale acestor persoane. Aceste plăți în avans nu constituie o recunoaștere a răspunderii și pot fi compensate din sumele achitate ulterior de transportator cu titlu de daună.

Articolul 29

Temeiul solicitării despăgubirilor

În transportul de pasageri, bagaje și mărfuri, orice acțiune în despăgubire, 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 despăgubirile punitive, exemplare sau orice alte despăgubiri necompensatorii nu se vor putea recupera.

Articolul 30

Prepușii, mandatarii - valoarea totală a despăgubirii

(1) Dacă o acțiune este introdusă împotriva unui prepus sau mandatar al transportatorului ca urmare a unui prejudiciu la care se referă prezenta convenție, acest prepus sau mandatar, dacă dovedește că a acționat în interes de serviciu, poate să se prevaleze de condițiile și limitele de răspundere pe care le poate invoca transportatorul în temeiul prezentei convenții.

(2) Suma totală a despăgubirii, care, în acest caz, poate fi obținută de la transportator, de la prepușii sau mandatarii săi, nu trebuie să depășească limitele menționate anterior.

(3) Cu excepția transportului de mărfuri, dispozițiile alineatelor (1) și (2) din prezentul articol nu se aplică dacă se dovedește că prejudiciul rezultă dintr-o acțiune sau dintr-o omisiune a prepusului sau mandatarului, făcută cu intenția de a provoca un prejudiciu, fie din imprudență și în cunoștință de cauză că ar putea provoca un prejudiciu.

Articolul 31

Termenul de înregistrare a reclamațiilor

(1) Primirea fără reclamație a bagajelor înregistrate sau a mărfurilor de către destinatar constituie, până la proba contrară, dovada că acestea au fost predate în stare bună și în conformitate cu documentul de transport sau cu informațiile consemnate în celelalte mijloace menționate la articolul 3 alineatul (2) și în articolul 4 alineatul (2).

(2) În caz de deteriorare, destinatarul trebuie să adreseze transportatorului o reclamație imediat după descoperirea deteriorării și cel mai târziu în termen de șapte zile pentru bagajele înregistrate și de paisprezece zile pentru mărfuri de la data recepției lor. În caz de întârziere, reclamația trebuie să fie făcută cel târziu în termen de douăzeci și una de zile de la data la care bagajul sau mărfurile au fost puse la dispoziția sa.

(3) Orice reclamație trebuie să fie făcută în scris și predată sau expediată în termenul prevăzut pentru această reclamație.

(4) În lipsa unei reclamații în termenele prevăzute, orice acțiuni contra transportatorului sunt inadmisibile, cu excepția cazului de fraudă din partea acestuia.

Articolul 32

Decesul persoanei răspunzătoare

În caz de deces al persoanei răspunzătoare, o acțiune în răspundere se introduce, în conformitate cu dispozițiile din prezenta convenție, împotriva celor care reprezintă din punct de vedere legal succesorul persoanei respective.

Articolul 33

Jurisdicție

(1) Acțiunea în răspundere trebuie introdusă, la alegerea reclamantului, pe teritoriul unuia dintre statele părți, fie la instanța de domiciliu al transportatorului, sediul principal al firmei sale sau sediul de afaceri unde a fost încheiat contractul, fie la instanța locului de destinație.

(2) În ceea ce privește prejudiciul survenit prin decesul sau vătămarea pasagerului, acțiunea în răspundere poate fi introdusă la una dintre instanțele menționate la alineatul (1) din prezentul articol sau, în ceea ce privește particularitățile transportului aerian, pe teritoriul unui stat parte unde pasagerul își are reședința principală și permanentă în momentul accidentului și spre care sau de unde transportatorul operează serviciile de transport aerian, fie cu propriile sale aeronave, fie cu aeronavele unui alt transportator în temeiul unui acord comercial, și în care acest transportator își desfășoară activități legate de transportul aerian de pasageri în spații închiriate sau deținute de el însuși ori de un alt transportator cu care a încheiat un acord comercial.

(3) În înțelesul alineatului (2):

(a) „acord comercial” înseamnă un acord altul decât un acord de agenție încheiat între transportatori și privind prestarea de servicii aferente transportului aerian de pasageri;

(b) „reședință principală și permanentă” desemnează unicul domiciliu stabil și permanent al pasagerului la momentul accidentului. Naționalitatea pasagerului nu este factorul determinant în această privință.

(4) Procedura este reglementată în conformitate cu legea aplicată de instanța sesizată asupra cazului.

Articolul 34

Arbitrajul

(1) Sub rezerva dispozițiilor din prezentul articol, părțile la contractul de transport de marfă pot stipula că orice diferend privind răspunderea transportatorului în temeiul prezentei convenții va fi soluționat prin arbitraj. Această înțelegere se consemnează în scris.

(2) Procedura de arbitraj se derulează, la alegerea reclamantului, într-una din jurisdicțiile menționate la articolul 33.

(3) Arbitrul sau instanța de arbitraj aplică dispozițiile din prezenta convenție.

(4) Dispozițiile de la alineatele (2) și (3) din prezentul articol sunt considerate ca făcând parte integrantă a clauzelor sau acordurilor de arbitraj, iar orice dispoziție contrară unei astfel de clauze sau acord de arbitraj este nulă și neavenită.

Articolul 35

Termenul de introducere a acțiunii în răspundere

(1) Acțiunea în răspundere trebuie să fie introdusă în termen de doi ani de la data sosirii la destinație sau de la data la care aeronava ar fi trebuit să sosească, sau de la data încetării transportului.

(2) Metoda de calcul al termenului este determinată de legea aplicată de instanța sesizată cu soluționarea cazului.

Articolul 36

Transport succesiv

(1) În cazul transportului care intră sub incidența definiției stabilite la articolul 1 alineatul (3), efectuat de transportatori succesivi diferiți, fiecare transportator care acceptă pasageri, bagaje sau mărfuri este supus normelor stabilite în prezenta convenție și este considerat a fi una dintre părțile la contractul de transport, în măsura în care contractul se raportează la acea parte din transport efectuată sub controlul său.

(2) În cazul unui astfel de transport, pasagerul sau orice persoană cu drepturi la despăgubire în numele acestuia poate acționa numai împotriva transportatorului care a efectuat transportul în cursul căruia s-a produs accidentul sau întârzierea, cu excepția cazului în care, printr-o înțelegere expresă, 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, iar destinatarul sau pasagerul are dreptul să acționeze împotriva ultimului transportator, și, în plus, fiecare dintre aceștia poate să acționeze împotriva transportatorului care a efectuat transportul în cursul căruia s-a produs distrugerea, pierderea, deteriorarea sau întârzierea. Acești transportatori sunt solidar răspunzători față de pasager, expeditor sau destinatar.

Articolul 37

Dreptul la recurs împotriva terțelor părți

Prezenta convenție nu aduce atingere dreptului persoanei răspunzătoare pentru prejudiciu, conform prevederilor acesteia, de a introduce sau nu recurs împotriva altei persoane.

CAPITOLUL IV

Transportul combinat

Articolul 38

Transportul combinat

(1) În cazul transportului combinat efectuat în parte pe calea aerului și în parte prin orice alt mijloc de transport, dispozițiile din prezenta convenție nu se aplică, sub rezerva articolului 18 alineatul (4), decât transportului aerian și dacă acesta corespunde condițiilor de la articolul 1.

(2) Nimic din prezenta convenție nu împiedică părțile, în cazul transportului combinat, să includă în documentul de transport aerian condiții referitoare la alte moduri de transport, cu condiția ca dispozițiile din prezenta convenție să fie respectate în ceea ce privește transportul aerian.

CAPITOLUL V

Transportul aerian efectuat de o altă persoană decât transportatorul contractual

Articolul 39

Transportatorul contractual Transportatorul de fapt

Dispozițiile din prezentul capitol se aplică atunci când o persoană (în continuare denumită „transportator contractual”) încheie un contract de transport reglementat de prezenta convenție cu un pasager sau un expeditor sau cu o persoană acționând în numele pasagerului sau expeditorului, și o altă persoană (în continuare denumită „transportator de fapt”) efectuează, în temeiul unei autorizări date de transportatorul contractual, întregul sau parte din transport, nefiind, în ceea ce privește această parte, un transportator succesiv în sensul prezentei convenții. Această autorizație constituie o prezumție, până la proba contrară.

Articolul 40

Răspunderea transportatorului contractual și a transportatorului de fapt

Cu excepția cazului în care există o dispoziție contrară în prezentul capitol, dacă transportatorul de fapt efectuează întregul transport sau o parte din acesta care, în conformitate cu contractul menționat la articolul 39, este reglementat de prezenta convenție, transportatorul contractual și transportatorul de fapt sunt supuși normelor din prezenta convenție, primul pentru totalitatea transportului prevăzut în contract, al doilea doar pentru transportul pe care îl efectuează.

Articolul 41

Răspundere reciprocă

(1) Acțiunile și omisiunile transportatorului de fapt și ale prepușilor sau mandatarilor săi care acționează în cadrul atribuțiilor lor de serviciu privind transportul efectuat de transportatorul de fapt sunt considerate ca fiind în egală măsură ale transportatorului contractual.

(2) Cu toate acestea, nici o asemenea acțiune sau omisiune nu va putea supune transportatorul de fapt la o răspundere care să depășească sumele menționate la articolele 21-24. Nici un acord special în termenii căruia transportatorul contractual își asumă obligații pe care nu le impune prezenta convenție, nici o renunțare la drepturile sau mijloacele de apărare prevăzute de prezenta convenție sau nici o declarație specială de interes în livrarea la destinație, prevăzută la articolul 22 din prezenta convenție, nu afectează transportatorul de fapt dacă nu a fost agreată de către acesta.

Articolul 42

Adresarea instrucțiunilor și reclamațiilor

Instrucțiunile sau reclamațiile trimise transportatorului conform prezentei convenții au același efect fie că sunt adresate transportatorului contractual sau transportatorului de fapt. Totuși, instrucțiunile menționate la articolul 12 nu au efect decât dacă sunt adresate transportatorului contractual.

Articolul 43

Prepuși și mandatar

În ceea ce privește transportul efectuat de transportatorul de fapt, orice prepus sau mandatar al acestuia sau al transportatorului contractual, dacă dovedește că a acționat în cadrul atribuțiilor sale de serviciu, poate să se prevaleze de condițiile și limitele de răspundere aplicabile, în temeiul prezentei convenții, transportatorului al cărui prepus sau mandatar este, cu excepția cazului în care se dovedește că a acționat într-un mod care să împiedice invocarea limitelor de răspundere în conformitate cu prezenta convenție.

Articolul 44**Cumulul despăgubirilor**

În ceea ce privește transportul efectuat de transportatorul de fapt, cumulul despăgubirilor ce pot fi obținute de la acest transportator, de la transportatorul contractual și de la prepușii și mandatarii lor când aceștia au acționat în scopul exercitării funcțiilor lor, nu poate să depășească suma maximă care poate fi pretinsă transportatorului contractual sau transportatorului de fapt, în temeiul prezentei convenții, sub rezerva ca nici una din persoanele menționate în prezentul articol să nu poată fi responsabilă dincolo de limita aplicabilă acestei persoane.

Articolul 45**Adresarea reclamațiilor**

Acțiunea în răspundere cu privire la transportul efectuat de transportatorul de fapt poate fi introdusă, la alegerea reclamantului, împotriva acestui transportator sau transportatorului contractual sau împotriva ambilor, împreună sau separat. Dacă acțiunea este intentată împotriva unuia dintre acești transportatori, respectivul transportator are dreptul să solicite participarea celui alt transportator la dezbateri, procedura și efectele fiind reglementate de legea aplicată de instanța sesizată asupra cazului.

Articolul 46**Jurisdicția suplimentară**

Orice acțiune în răspundere, prevăzută la articolul 45, trebuie să fie introdusă, la alegerea solicitantului, pe teritoriul unuia dintre statele părți, fie în fața uneia dintre instanțele la care poate fi introdusă o acțiune împotriva transportatorului contractual, în conformitate cu dispozițiile articolului 33, fie în fața instanței care are jurisdicție asupra locului unde se găsește domiciliul sau sediul principal de afaceri al transportatorului de fapt.

Articolul 47**Nulitatea dispozițiilor contractuale**

Orice clauză care tinde să exonereze transportatorul contractual sau transportatorul de fapt de răspundere conform prevederilor prezentului capitol sau să stabilească o limită inferioară celei care este fixată în conformitate cu prezentul capitol este nulă și neavenită, dar nulitatea acestei clauze nu implică nulitatea contractului, care rămâne supus dispozițiilor din prezentul capitol.

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

Sub rezerva dispozițiilor articolului 45, nici o dispoziție din prezentul capitol nu poate fi interpretată ca aducând atingere

drepturilor și obligațiilor reciproce ale transportatorilor, inclusiv drepturilor la recurs sau despăgubire.

CAPITOLUL VI**Alte dispoziții****Articolul 49****Aplicare obligatorie**

Sunt nule și neavenite toate clauzele contractului de transport și toate înțelegerile speciale încheiate anterior producerii prejudiciului, prin care părțile se abat de la normele din prezenta convenție prin stabilirea legii de aplicare sau printr-o modificare a normelor referitoare la jurisdicție.

Articolul 50**Asigurare**

Statele părți solicită transportatorilor lor să încheie și să mențină o asigurare corespunzătoare, care să acopere răspunderea ce le revine în temeiul 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 temeiul prezentei convenții.

Articolul 51**Transportul efectuat în circumstanțe excepționale**

Dispozițiile articolelor 3 – 5, 7 și 8 privind documentele de transport nu se aplică transportului efectuat în circumstanțe excepționale în afara oricărei operațiuni 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****Semnare, ratificare și intrare în vigoare**

(1) Prezenta convenție este deschisă la Montreal, în 28 mai 1999, spre semnarea de către statele participante la Conferința internațională de drept aerian, organizată la Montreal între 10 și 28 mai 1999. După 28 mai 1999, convenția este deschisă spre semnare de către toate statele, la sediul Organizației Aviației Civile Internaționale de la Montreal, până când aceasta intră în vigoare în conformitate cu alineatul (6) din prezentul articol.

(2) Prezenta convenție este deschisă spre semnare, în aceleași condiții, de către organizațiile de integrare economică regională. În înțelesul prezentei convenții, o „organizație de integrare economică regională” este o organizație constituită din state suverane dintr-o anumită regiune, care are competență asupra anumitor domenii reglementate de prezenta convenție și care a fost autorizată legal să semneze și să ratifice, să accepte, să aprobe sau să adere la prezenta convenție. Orice trimitere la un „stat parte” sau la „state părți”, făcută în alt mod decât cel prevăzut la articolul 1 alineatul (2), articolul 3 alineatul (1) litera (b), articolul 5 litera (b), articolele 23, 33, 46 și articolul 57 litera (b), se aplică în mod egal organizațiilor de integrare economică regională. În înțelesul articolului 24, trimitere la „o majoritate a statelor părți” și la „o treime a statelor părți” nu se aplică organizațiilor de integrare economică regională.

(3) Prezenta convenție este supusă ratificării de către statele și organizațiile de integrare economică regională care au semnat-o.

(4) Orice stat sau organizație de integrare economică regională care nu semnează prezenta convenție poate să o accepte, aprobe sau să adere la ea în orice moment.

(5) Instrumentele de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare se depun la Organizația Aviației Civile Internaționale, care este desemnată prin prezenta ca depozitar.

(6) Prezenta convenție intră în vigoare în a șazecea zi de la data depunerii la depozitar a celui de-al treizecelea instrument de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare, pentru statele care au depus un astfel de instrument. Instrumentele depuse de către organizațiile de integrare economică regională nu se iau în considerare în înțelesul prezentului alineat.

(7) Pentru celelalte state și pentru celelalte organizații de integrare economică regională, prezenta convenție intră în vigoare în a șazecea zi de la data depunerii instrumentului de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare.

(8) Depozitarul notifică 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, de acceptare, de aprobare sau de aderare precum și data acestora;
- (c) data de intrare în vigoare a prezentei convenții;
- (d) data de intrare în vigoare a oricărei revizuiri a limitelor de răspundere stabilite în temeiul prezentei convenții;
- (e) orice denunțare în temeiul articolului 54.

Articolul 54

Denunțare

- (1) Orice stat parte poate denunța prezenta convenție prin notificare scrisă adresată depozitarului.
- (2) Denunțarea intră în vigoare în a o sută optzecea zi de la data la care depozitarul a primit notificarea.

Articolul 55

Relația cu celelalte instrumente ale Convenției de la Varșovia

Prezenta convenție prevalează asupra tuturor normelor care se aplică în transportul aerian internațional efectuat:

- 1. între statele părți la prezenta convenție, prin faptul că aceste state sunt părți la următoarele instrumente:
 - (a) Convenția pentru unificarea unor norme referitoare la transportul aerian internațional, semnată la Varșovia la 12 octombrie 1929, denumită în continuare Convenția de la Varșovia;
 - (b) Protocolul de modificare a Convenției pentru unificarea unor norme referitoare la transportul aerian internațional semnată la Varșovia la 12 octombrie 1929, încheiat la Haga, 28 septembrie 1955, denumit în continuare Protocolul de la Haga;
 - (c) Convenția complementară Convenției de la Varșovia, pentru unificarea unor norme privind 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 unor norme referitoare la transportul aerian internațional, semnată la Varșovia la 12 octombrie 1929, astfel cum a fost modificată 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 – 3 și Protocolul nr. 4 de la Montreal de modificare a Convenției de la Varșovia, astfel cum au fost modificate prin Protocolul de la Haga, sau a Convenției de la Varșovia, astfel cum a fost modificată 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 temeiul faptului că acest stat este parte la unul sau mai multe dintre instrumentele menționate la literele (a) – (e) de mai sus.

Articolul 56

State cu mai multe sisteme de drept

(1) Dacă un stat cuprinde două sau mai multe unități teritoriale în care se aplică sisteme diferite de drept în legătură cu chestiunile reglementate 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 ele și poate în orice moment să modifice această declarație printr-o altă declarație.

(2) Orice declarație de acest fel este notificată depozitarului și indică expres unitățile teritoriale cărora li se aplică convenția.

(3) În cazul unui stat parte care a făcut o astfel de declarație:

- (a) trimiterile de la articolul 23 la „moneda națională” sunt interpretate ca trimiteri la moneda respectivei unități teritoriale a statului în cauză;
- (b) la articolul 28, trimiterea la „legislația internă” se interpretează ca 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;
- (b) transportului de persoane, de bagaje și mărfuri efectuat pentru autoritățile sale militare la bordul aeronavelor înmatriculate în statul parte sau închiriate de statul parte în cauză și a căror întreagă capacitate a fost rezervată de către aceste autorități sau în contul acestora.

DREPT PENTRU CARE, subsemnații plenipotențari, autorizați în mod corespunzător, au semnat prezenta convenție.

ÎNCHEIATĂ la Montreal la 28 mai o mie nouă sute nouăzeci și nouă în limbile arabă, chineză, engleză, franceză, rusă și spaniolă, toate textele fiind autentice în egală măsură. Prezenta convenție rămâne depusă în Arhivele Organizației Aviației Civile Internaționale și depozitarul va transmite copii legalizate pentru conformitate tuturor statelor părți la Convenția de la Varșovia, la Protocolul de la Haga, la Convenția de la Guadalajara, la Protocolul de la Guatemala City și la Protocoalele de la Montreal.