

# PROTOCOL din 28 septembrie 1955

pentru modificarea Convenției pentru unificarea anumitor reguli relative la transportul aerian internațional, semnată la Varsovia la 12 octombrie 1929, încheiat la Haga la 28 septembrie 1955

**EMITENT** • **MAREA ADUNARE NAȚIONALĂ**

Publicat în **BULETINUL OFICIAL nr. 33 din 21 august 1958**

**Data intrării în vigoare 21-08-1958**

Guvernele subsemnate,

Considerând ca este de dorit să se modifice Convenția pentru unificarea anumitor reguli relative la transportul aerian internațional, semnată la Varsovia la 12 octombrie 1929,

au convenit asupra celor ce urmează:

## Capitolul 1 Amendamente la Convenție

### Articolul 1

La articolul 1 al Convenției

**a)** Alineatul 2 se suprima și se înlocuiește prin dispoziția următoare:

"2. Este calificat transport internațional, în înțelesul prezentei Convenții orice transport în care, potrivit cu stipulațiile părților, punctul de plecare și punctul de destinație - cu sau fără întrerupere a transportului sau transbordare - sînt situate fie pe teritoriul a doua Înalte Părți Contractante, fie pe teritoriul unei singure Înalte Părți Contractante dacă se prevede o escala pe teritoriul unui alt stat, chiar dacă acest stat nu este o Înaltă Parte Contractantă. Transportul fără o asemenea escala între doua puncte de pe teritoriul unei singure Înalte Părți Contractante nu este considerat ca internațional în înțelesul prezentei Convenții".

**b)** Alineatul 3 se suprima și se înlocuiește prin dispoziția următoare:

"3. Transportul care urmează a fi executat de către mai mulți transportatori aerieni succesivi, este considerat a constitui, pentru aplicarea prezentei Convenții, un transport unic dacă a fost considerat de către Părți ca o singură operațiune, fie ca a fost încheiat sub forma unui singur contract sau a unei serii de contracte și el nu-și pierde caracterul internațional prin faptul ca un singur contract sau o serie de contracte trebuie să fie executate integral pe teritoriul unui același stat".

### Articolul 2

La articolul 2 al Convenției - alineatul 2 se suprima și se înlocuiește prin dispoziția următoare:

"2. Prezenta Convenție nu se aplică transportului de scrisori și colete poștale".

### Articolul 3

La articolul 3 al Convenției - a) alineatul 1 se suprima și se înlocuiește prin dispoziția următoare:

"1. În transportul de pasageri, un bilet de călătorie trebuie să fie eliberat, conținînd:

**a)** indicarea punctelor de plecare și de destinație;

**b)** dacă punctele de plecare și destinație sînt situate pe teritoriul unei aceleași Înalte Părți Contractante și dacă sînt prevăzute una sau mai multe escale pe teritoriul unui alt stat, indicarea uneia din aceste escale;

**c)** un aviz indicînd ca dacă pasagerii întreprind o călătorie comportand o destinație finală sau o escala într-o țară alta decît țara de plecare, transportul lor poate fi supus prevederilor Convenției de la Varsovia care, în general, limitează răspunderea transportatorilor în caz de moarte sau leziune corporală, precum și în caz de pierdere sau avariere a bagajelor".

**d)** alineatul 2 se suprima și se înlocuiește prin dispoziția următoare:

"2. Biletul de călătorie face dovada, pînă la proba contrară, de încheierea și de condițiile contractului de transport. Absența, neregularitatea sau pierderea biletului nu afectează nici existența nici validitatea contractului de transport, care însă rămîne supus regulilor prezentei Convenții. Totuși dacă, cu consimțămîntul transportatorului, pasagerul se imbarca fără ca un bilet de călătorie să fi fost eliberat, sau dacă biletul nu conține avizul cerut la alineatul 1 c) al prezentului articol, transportatorul nu va avea dreptul să se prevaleze de dispozițiunile articolului 22".

### Articolul 4

La articolul 4 al Convenției - a) alineatele 1, 2 și 3 se suprima și se înlocuiesc prin dispoziția următoare:

"1. În transportul de bagaje înregistrate, un buletin de bagaje trebuie să fie eliberat, care, dacă nu este combinat cu un bilet de călătorie conform dispozițiilor articolului 3 alineatul 1, sau nu este inclus într-un asemenea bilet, trebuie să conțină:

**a)** indicarea punctelor de plecare și de destinație;

**b)** dacă punctele de plecare și destinație sînt situate pe teritoriul unei aceleași Înalte Părți Contractante și dacă sînt prevăzute una sau mai multe escale pe teritoriul unui alt stat, indicarea uneia din aceste escale;

**c)** un aviz indicând ca dacă transportul comporta o destinație finală sau o escază într-o țară alta decât țara de plecare, el poate fi supus prevederilor Convenției de la Varsovia care, în general, limitează răspunderea transportatorului în caz de pierdere sau de avariere a bagajelor".

**b)** alineatul 4 se suprimă și se înlocuiește cu următoarea dispoziție:

"2. Buletinul de bagaje face dovada, pînă la proba contrară, de înregistrarea bagajelor și de condițiile contractului de transport. Absența, neregularitatea sau pierderea buletinului nu afectează nici existența, nici validitatea contractului de transport, care însă rămîne supus regulilor prezentei Convenții. Totuși, dacă transportatorul accepta să ia în paza bagaje fără ca un buletin să fi fost eliberat, sau dacă buletinul, în cazul în care nu este combinat cu un bilet de călătorie conform dispozițiilor articolului 3 alineatul 1 c) sau nu este inclus într-un asemenea bilet, nu conține avizul cerut la alineatul 1 c) al prezentului articol, transportatorul nu va avea dreptul să se prevaleze de dispozițiunile articolului 22 alineatul 2".

#### **Articolul 5**

La articolul 6 al Convenției - alineatul 3 se suprimă și se înlocuiește cu următoarea dispoziție:

"3. Semnatura transportatorului trebuie să fie data înainte de imbarcarea mărfii pe bordul aeronavei".

#### **Articolul 6**

Articolul 8 al Convenției se suprimă și se înlocuiește cu următoarea dispoziție:

"Scrisoarea de transport aerian trebuie să conțină:

**a)** indicarea punctelor de plecare și de destinație;

**b)** dacă punctele de plecare și destinație sînt situate pe teritoriul unei aceleași Înalte Părți Contractante și dacă sînt prevăzute una sau mai multe escale pe teritoriul unui alt stat, indicarea uneia din aceste escale;

**c)** un aviz indicând expeditorilor ca, dacă transportul comporta o destinație finală sau o escază într-o țară alta decât țara de plecare, transportul poate fi supus prevederilor Convenției de la Varsovia care, în general, limitează răspunderea transportatorilor în caz de pierdere sau de avariere a mărfurilor".

#### **Articolul 7**

Articolul 9 al Convenției se suprimă și se înlocuiește prin dispoziția următoare: "Dacă cu consimțămîntul transportatorului, sînt încărcate mărfuri la bordul aeronavei fără a se fi întocmit o scrisoare de transport aerian sau dacă scrisoarea de transport aerian nu conține avizul prevăzut la art. 8 alineatul c), transportatorul nu va avea dreptul să se prevaleze de dispozițiunile articolului 22 alineatul 2".

#### **Articolul 8**

La articolul 10 al Convenției - alineatul 2 se suprimă și se înlocuiește cu următoarea dispoziție:

"2. El va suporta răspunderea pentru orice pagubă suferită de transportator sau de orice altă persoană față de care răspunderea transportatorului este angajată din cauza indicațiilor și declarațiilor sale în neregula, inexacte sau incomplete".

#### **Articolul 9**

La articolul 15 al Convenției - se adaugă următorul alineat:

"Nici o prevedere din prezenta Convenție nu împiedică întocmirea unei scrisori de transport aerian negociabilă".

#### **Articolul 10**

Alineatul 2 al articolului 20 al Convenției se suprimă.

#### **Articolul 11**

Articolul 22 al Convenției se suprimă și se înlocuiește prin dispozițiile următoare:

"Articolul 22

1. La transportul de persoane, răspunderea transportatorului pentru fiecare pasager este limitată la suma de două sute cinci zeci mii franci. În cazul cînd, în conformitate cu legea tribunalului care a fost sesizat, indemnizația poate fi stabilită sub forma de rentă, capitalul rentei nu poate să depășească aceasta limită. Totuși printr-o Convenție specială cu transportatorul, pasagerul va putea stabili o limită de reponsabilitate mai ridicată.

2. a) La transportul de bagaje înregistrate și de mărfuri, răspunderea transportatorului este limitată la suma de două sute cinci zeci franci pe kilogram, în afară de cazul declarației speciale de interes la livrare făcută de expeditor în momentul predării coletului către transportator și în schimbul plății unei taxe suplimentare eventuale. În acest caz transportatorul va fi ținut să plătească pînă la concurența sumei declarate, afară doar dacă dovedește ca suma este superioară interesului real pe care l-a avut expeditorul în aceasta livrare.

**b)** În caz de pierdere, avarie sau întârziere a unei părți a bagajelor înregistrate sau a mărfurilor, sau a oricărui obiect conținut în ele, numai greutatea totală a coletului sau coletelor de care este vorba este luată în considerare pentru a determina limita răspunderii transportatorului. Totuși în caz ca pierderea, avaria sau întârzierea unei părți a bagajelor înregistrate sau a mărfurilor, sau a unui obiect conținut în ele, afectează valoarea altor colete cuprinse în același buletin de bagaje sau în aceeași scrisoare de transport aerian, greutatea totală a acestor colete trebuie să fie luată în considerare pentru a determina limita de reponsabilitate.

3. În ceea ce privește obiectele a căror supraveghere o păstrează pasagerul, răspunderea transportatorului este limitată la cinci mii franci de pasager.

4. Limitele fixate prin prezentul articol nu vor lua tribunalului facultatea de a acorda în plus, în conformitate cu legea sa, o sumă corespunzătoare tuturor sau unei părți a cheltuielilor și a celorlalte speze suportate de reclamant. Dispoziția precedentă nu se aplică atunci când suma indemnizației acordate, în afară de cheltuieli și alte speze de proces, nu depășește suma pe care transportatorul a oferit-o în scris reclamantului într-un termen de șase luni de la data faptului care a pricinuit paguba sau înainte de introducerea acțiunii, dacă aceasta este posterioară acestui termen.

5. Sumele indicate în franci în acest articol sînt considerate ca raportandu-se la o unitate monetară constituită din șazeci și cinci miligrame și jumătate de aur cu titlul de noua sute miimi de aur fin. Aceste sume pot fi convertite în fiecare moneda națională în cifre rotunde. Conversiunea acestor sume în monede naționale altele decît moneda-aur se va face în caz de acțiune juridică pe baza valorii-aur a acestor monede la data sentinței".

#### **Articolul 12**

La articolul 23 al Convenției, dispoziția actuală devine alineatul 1, și se adaugă următorul alineat 2:

"2. Alineatul 1 al prezentului articol nu se aplică clauzelor privind pierderea sau paguba rezultând din natura sau viciul propriu al mărfurilor transportate".

#### **Articolul 13**

La articolul 25 al Convenției - alineatele 1 și 2 se suprimă și se înlocuiesc prin dispoziția următoare:

"Limitele răspunderii prevăzute la articolul 22 nu se aplică dacă se dovedește ca paguba rezultată dintr-o acțiune sau o omisiune a transportatorului sau a prepușilor săi, făcută, fie cu intenția de a provoca o paguba, fie în mod necugetat și cu conștiința ca va rezulta probabil o paguba, cu condiția ca, în cazul unei acțiuni sau a unei promisiuni a prepușilor se va aduce de asemenea dovada ca aceștia au acționat în exercițiul funcțiilor lor".

#### **Articolul 14**

După articolul 25 al Convenției, se introduce următorul articol:

"Articolul 25 A

1. Dacă este intentată o acțiune împotriva unui prepus al transportatorului ca urmare a unei pagube la care se referă prezenta Convenție, acest prepus, dacă dovedește ca a acționat în exercițiul funcțiilor sale, se va putea prevala de limitele de răspundere pe care le poate invoca transportatorul în virtutea articolului 22.

2. Suma totală a reparației care, în acest caz, poate fi obținută de la transportator și de la prepușii săi nu trebuie să depășească zisele limite.

3. Dispozițiile alineatelor 1 și 2 ale prezentului articol nu se aplică dacă se dovedește ca paguba rezultă dintr-o acțiune sau dintr-o omisiune a prepusului, săvîrșită fie cu intenția de a provoca o paguba, fie în mod necugetat și cu conștiința ca va rezulta probabil o paguba".

#### **Articolul 15**

La articolul 26 al Convenției - alineatul 2 se suprimă și se înlocuiește prin dispoziția următoare:

"2. În caz de avarie, destinatarul poate să adreseze transportatorului un protest imediat după descoperirea avariei și cel mai târziu într-un termen de 7 zile pentru bagaje și 14 zile pentru mărfuri, socotit de la data primirii lor. În caz de întârziere protestul va trebui făcut cel mai târziu în 21 zile din ziua cînd bagajul sau marfa i-au fost puse la dispoziție".

#### **Articolul 16**

Articolul 34 al Convenției se suprimă și se înlocuiește prin dispoziția următoare:

"Dispozițiile articolelor 3 pînă la 9 inclusiv, relative la documentele de transport, nu sînt aplicabile transportului efectuat în împrejurări extraordinare în afară oricărei operațiuni normale a exploatării aeriene".

#### **Articolul 17**

După articolul 40 al Convenției, se introduce următorul articol:

"Articolul 40 A

1. În articolul 37 alineatul 2 și în articolul 40 alineatul 1, expresia Înaltă Parte Contractantă înseamnă Stat. În toate celelalte cazuri, termenul Înaltă Parte Contractantă înseamnă un stat a cărui ratificare sau adeziune la Convenție a intrat în vigoare și a cărui denunțare nu a devenit efectivă.

2. Pentru scopurile Convenției, cuvîntul teritoriu înseamnă nu numai teritoriul metropolitan al unui stat, dar și toate teritoriile pe care acest stat le reprezintă în relațiile externe".

## **Capitolul 2**

### **Domeniul de aplicare a Convenției modificate**

#### **Articolul 18**

Convenția modificată prin prezentul Protocol se aplică transportului internațional astfel cum este definit la articolul 1 al Convenției, dacă punctele de plecare și de destinație sînt situate fie pe teritoriul a doua state Părți la prezentul

Protocol, fie pe teritoriul unui singur stat parte la prezentul Protocol dacă este prevăzută o escala pe teritoriul unui alt stat.

## **Capitolul 3**

### **Dispoziții finale**

#### **Articolul 19**

Între Părțile la prezentul Protocol, Convenția și Protocolul vor fi considerate și interpretate ca un instrument unic și vor fi denumite Convenția de la Varsovia modificată la Haga în 1955.

#### **Articolul 20**

Pînă la data intrării sale în vigoare în conformitate cu prevederile articolului 22 alineatul 1, din prezentul Protocol va rămîne deschis semnării de către oricare alt stat care va fi ratificat Convenția sau va fi aderat la ea, precum și de către oricare alt stat care a participat la Conferința în care a fost adoptat acest Protocol.

#### **Articolul 21**

1. Prezentul Protocol va fi supus ratificării statelor semnatare.
2. Ratificarea prezentului Protocol de către un stat care nu este Parte la Convenție va avea și efectul aderării la Convenția modificată prin acest Protocol.
3. Instrumentele de ratificare vor fi depuse pe lîngă Guvernul Republicii Populare Polone.

#### **Articolul 22**

1. După ce prezentul Protocol va fi întrunit ratificării a treizeci state semnatare, el va intra în vigoare între aceste state în a nouazecea zi după depunerea celui de al treizecelea instrument de ratificare. Fața de fiecare stat care îl va ratifica după aceea, el va intra în vigoare în a nouazecea zi după depunerea instrumentului sau de ratificare.
2. De îndată după intrarea sa în vigoare, prezentul Protocol va fi înregistrat la Organizația Națiunilor Unite de către Guvernul Republicii Populare Polone.

#### **Articolul 23**

1. După intrarea sa în vigoare prezentul Protocol va fi deschis adeziunii oricărui stat nesemnatar.
2. Aderiunea la prezentul protocol a unui stat care nu este Parte la Convenție, are efectul aderării la Convenția modificată prin prezentul Protocol.
3. Aderarea va fi efectuată prin depunerea unui instrument de adeziune pe lîngă Guvernul Republicii Populare Polone și-și va produce efectele în a nouazecea zi după aceasta depunere.

#### **Articolul 24**

1. Oricare Parte la prezentul Protocol îl poate denunța printr-o notificare facuta Guvernului Republicii Populare Polone.
2. Denunțarea își va produce efectele după șase luni de la data primirii de către Guvernul Republicii Populare Polone a notificării denunțării.
3. Între Părțile la prezentul Protocol, denunțarea Convenției de către una din ele în virtutea articolului 39 nu trebuie să fie interpretată ca o denunțare a Convenției modificate prin prezentul Protocol.

#### **Articolul 25**

1. Prezentul Protocol se va aplica tuturor teritoriilor pe care un Stat parte la Protocol le reprezintă în relațiile externe, cu excepția teritoriilor cu privire la care s-a făcut o declarație în conformitate cu alineatul 2 al prezentului articol.
2. Oricare stat va putea, în momentul depunerii instrumentului sau de ratificare sau adeziune, sa declare ca acceptarea de către el a prezentului Protocol nu vizează unul sau mai multe dintre teritoriile pe care le reprezintă în relațiile externe.
3. Oricare stat va putea sa notifice ulterior Guvernului Republicii Populare Polone ca prezentul Protocol se va aplica unuia sau mai multora dintre teritoriile care au făcut obiectul declarației prevăzută la alineatul 2 al prezentului articol. Aceasta notificare își produce efectele în a nouazecea zi de la data primirii sale de către acest Guvern.
4. Oricare Stat parte la prezentul Protocol va putea, în conformitate cu prevederile articolului 24, alineatul 1, sa denunțe prezentul Protocol separat pentru toate sau pentru unul oarecare din teritoriile pe care le reprezintă în relațiile externe.

#### **Articolul 26**

Nici o rezervă nu va fi admisă la prezentul Protocol. Totuși un stat va putea oricînd sa declare, prin notificare facuta Guvernului Republicii Populare Polone, ca Convenția modificată prin prezentul Protocol nu se va aplica transportului de persoane, mărfuri și bagaje efectuat pentru autoritățile sale militare pe bordul unor aeronave înmatriculate în zisul stat și a căror capacitate întreaga a fost rezervată de către aceste autorități sau pentru contul lor.

#### **Articolul 27**

Guvernul Republicii Populare Polone va notifica de îndată guvernelor tuturor statelor semnatare a Convenției sau a prezentului Protocol, guvernelor tuturor statelor părți la Convenția sau la prezentul Protocol și guvernelor tuturor statelor membre ale Organizației Națiunilor Unite, precum și Organizației Aviației Civile Internaționale:

- a) orice semnare a prezentului Protocol, precum și data acestei semnari;
- b) depunerea oricărui instrument de ratificare a prezentului Protocol sau de adeziune la acesta precum și data depunerii;
- c) data la care prezentul Protocol va intra în vigoare conform alineatului 1 al articolului 22;
- d) primirea oricărei notificări de denunțare, și data primirii;
- e) primirea oricărei declarații sau notificări facuta în virtutea articolului 25, și data primirii; și
- f) primirea oricărei notificări făcute în virtutea articolului 26 și data primirii.

Drept care subsemnații plenipotentiali, autorizați în forma cuvenită, au semnat prezentul Protocol. Făcut la Haga în ziua douăzeci și opt a lunii septembrie, anul una mie noua sute cincizeci și cinci, în trei texte autentice redactate în limbile franceza, engleza și spaniola. În caz de divergență textul în limba franceza, limba în care a fost redactată Convenția va face dovada.

Prezentul Protocol va fi depus pe lângă Guvernul Republicii Populare Polone, unde în conformitate cu prevederile articolului 20 el va rămîne deschis semnăturii și acest Guvern va transmite copii certificate ale prezentului Protocol guvernelor tuturor statelor semnatare a Convenției sau a prezentului Protocol, guvernelor tuturor statelor Parte la Convenție sau la prezentul Protocol și guvernelor tuturor statelor membre ale Organizației Aviației Civile Internaționale sau ale Organizației Națiunilor Unite, precum și Organizației Aviației Civile Internaționale.