

4. Ubicació de les instal·lacions de l'empresa autoritzada.

Carrer i número.
Municipi.
Província.

5. Mètode d'emmagatzematge.

6. Relació d'indicacions i dels productes que s'utilitzen.

7. Etiquetes dels productes.

CAP DE L'ESTAT

9347 *INSTRUMENT de ratificació del Conveni per a la unificació de determinades regles per al transport aeri internacional, fet a Mont-real el 28 de maig de 1999. («BOE» 122, de 20-5-2004.)*

JUAN CARLOS I

REI D'ESPANYA

Atès que el dia 14 de gener de 2000, el plenipotenciari d'Espanya, nomenat en la forma escaient a aquest efecte, va signar a Mont-real el Conveni per a la unificació de determinades regles per al transport aeri internacional, fet a Mont-real el 28 de maig de 1999,

Vistos i examinats el preàmbul i els cinquanta-set articles del Conveni esmentat,

Concedida per les Corts Generals l'autorització que preveu l'article 94.1 de la Constitució,

Aprovo i ratifico tot el que s'hi disposa, per mitjà d'aquest Instrument, i prometo complir-lo, observar-lo i fer que es compleixi i s'observi puntualment en la seva totalitat, i amb aquesta finalitat, perquè tingui més validesa i fermesa, mando expedir aquest Instrument de ratificació que signo i que segella i ratifica degudament el sotassinat ministre d'Afers Exteriors, amb les declaracions següents:

«El Regne d'Espanya, Estat membre de la Comunitat Europea, declara que d'acord amb el Tractat que estableix la Comunitat Europea, la Comunitat té competències per prendre accions en determinades matèries cobertes en el present Conveni.»

«D'acord amb el que disposa l'article 57, el Conveni no s'aplica:

a) Al transport aeri internacional efectuat directament per Espanya amb fins no comercials respecte a les seves funcions i obligacions com a Estat sobirà; ni

b) Al transport de persones, càrrega i equipatge efectuat per a les seves autoritats militars en aeronaus matriculades a Espanya, o arrendades per Espanya, i la capacitat total de les quals ha estat reservada per les autoritats espanyoles o en nom seu.»

Madrid, 4 de juny de 2002.

JUAN CARLOS R.

El ministre d'Afers Exteriors,
JOSEP PIQUÉ I CAMPS

CONVENI PER A LA UNIFICACIÓ DE DETERMINADES REGLES PER AL TRANSPORT AERI INTERNACIONAL

Els estats part en el present Conveni:

Reconeixent la important contribució del Conveni per a la unificació de determinades regles relatives al trans-

port aeri internacional, signat a Varsòvia el 12 d'octubre de 1929, d'ara endavant denominat «Conveni de Varsòvia», i d'altres instruments connexos per a l'harmonització del dret aeronàutic internacional privat;

Reconeixent la necessitat de modernitzar i refundre el Conveni de Varsòvia i els instruments connexos;

Reconeixent la importància d'assegurar la protecció dels interessos dels usuaris del transport aeri internacional i la necessitat d'una indemnització equitativa fundada en el principi de restitució;

Reafirmant la conveniència d'un desenvolupament ordenat de les operacions de transport aeri internacional i de la circulació fluida de passatgers, equipatge i càrrega de conformitat amb els principis i els objectius del Conveni sobre aviació civil internacional, fet a Chicago el 7 de desembre de 1944;

Convençuts que l'acció col·lectiva dels estats per a una harmonització i codificació més grans de determinades regles que regeixen el transport aeri internacional mitjançant un nou conveni és el mitjà més apropiat per aconseguir un equilibri d'interessos equitatiu;

Han convingut.

CAPÍTOL I

Disposicions generals

Article 1. Àmbit d'aplicació.

1. Aquest Conveni s'aplica a tot transport internacional de persones, equipatge o càrrega efectuat en aeronaus, a canvi d'una remuneració. S'aplica igualment al transport gratuït efectuat en aeronaus per una empresa de transport aeri.

2. Als efectes del present Conveni, l'expressió «transport internacional» significa tot transport en què, de conformitat amb el que estipulin les parts, el punt de partida i el punt de destí, hi hagi o no interrupció en el transport o transbord, estan situats, o bé en el territori de dos estats part, o bé en el territori d'un sol Estat part si s'ha previst una escala en el territori de qualsevol altre Estat, encara que aquest no sigui un Estat part. El transport entre dos punts dins del territori d'un sol Estat part sense una escala convinguda en el territori d'un altre Estat no es considera transport internacional als efectes d'aquest Conveni.

3. El transport que hagin d'efectuar diversos transportistes successivament constitueix, als efectes d'aquest Conveni, un sol transport quan les parts l'hagin considerat com una sola operació, tant si ha estat objecte d'un sol contracte com d'una sèrie de contractes, i no perd el seu caràcter internacional pel fet que un sol contracte o una sèrie de contractes s'hagin d'executar íntegrament en el territori del mateix Estat.

4. El Conveni també s'aplica al transport que preveu el capítol V, amb subjecció a les condicions que s'hi estableixen.

Article 2. Transport efectuat per l'Estat i transport d'enviaments postals.

1. Aquest Conveni s'aplica al transport efectuat per l'Estat o les altres persones jurídiques de dret públic en les condicions que estableix l'article 1.

2. En el transport d'enviaments postals, el transportista únicament és responsable davant l'administració postal corresponent, de conformitat amb les normes aplicables a les relacions entre els transportistes i les administracions postals.

3. Llevat del que preveu el paràgraf 2 d'aquest article, les disposicions del present Conveni no s'apliquen al transport d'enviaments postals.

CAPÍTOL II

Documentació i obligacions de les parts relatives al transport de passatgers, equipatge i càrrega**Article 3. Passatgers i equipatge.**

1. En el transport de passatgers s'expedeix un document de transport, individual o col·lectiu, que ha de contenir:

- a) la indicació dels punts de partida i destí;
- b) si els punts de partida i destí estan situats en el territori d'un sol Estat part i s'han previst una o més escales en el territori d'un altre Estat, la indicació d'almenys una d'aquestes escales.

2. Qualsevol altre mitjà en què quedi constància de la informació assenyalada al paràgraf 1 pot substituir l'expedició del document esmentat al mateix paràgraf. Si s'utilitza un d'aquests mitjans, el transportista ha d'oferir al passatger expedir una declaració escrita de la informació conservada per aquests mitjans.

3. El transportista ha de lliurar al passatger un taló d'identificació d'equipatge per cada paquet d'equipatge facturat.

4. S'ha de lliurar al passatger un avís escrit que indiqui que quan sigui aplicable el present Conveni, aquest ha de regir la responsabilitat del transportista per mort o lesions, i per destrucció, pèrdua o avaria de l'equipatge, i per retard.

5. L'incompliment de les disposicions dels paràgrafs precedents no afecta l'existència ni la validesa del contracte de transport que, no obstant això, queda subjecte a les regles del Conveni incloses les relatives als límits de responsabilitat.

Article 4. Càrrega.

1. En el transport de càrrega, s'expedeix una carta de port aeri.

2. Qualsevol altre mitjà en què quedi constància del transport que s'hagi d'efectuar pot substituir l'expedició de la carta de port aeri. Si s'utilitzen altres mitjans, el transportista ha de lliurar a l'expedidor, si ho sol·licita aquest últim, un rebut de càrrega que permeti la identificació de l'enviament i l'accés a la informació de la qual va quedar constància conservada per aquells mitjans.

Article 5. Contingut de la carta de port aeri o del rebut de càrrega.

La carta de port aeri o el rebut de càrrega han d'incloure:

- a) la indicació dels punts de partida i destí;
- b) si els punts de partida i destí estan situats en el territori d'un sol Estat part i s'han previst una o més escales en el territori d'un altre Estat, la indicació d'almenys una d'aquestes escales; i
- c) la indicació del pes de l'enviament.

Article 6. Document relatiu a la naturalesa de la càrrega.

Es pot exigir a l'expedidor, si és necessari per complir les formalitats de duanes, policia i altres autoritats públiques similars, que lliuri un document que indiqui la naturalesa de la càrrega. Aquesta disposició no crea per al transportista cap deure, obligació ni responsabilitat resultants d'això.

Article 7. Descripció de la carta de port aeri.

1. La carta de port aeri l'estén l'expedidor en tres exemplars originals.

2. El primer exemplar porta la indicació «per al transportista» i el signa l'expedidor. El segon exemplar porta la indicació «per al destinatari» i el signen l'expedidor i el transportista. El tercer exemplar el signa el transportista, que l'ha de lliurar a l'expedidor, amb l'acceptació prèvia de la càrrega.

3. La signatura del transportista i la de l'expedidor poden ser impreses o reemplaçades per un segell.

4. Si, a petició de l'expedidor, el transportista estén la carta de port aeri, es considera, llevat que hi hagi una prova en contra, que el transportista ha actuat en nom de l'expedidor.

Article 8. Documents per a diversos paquets.

Quan hi hagi més d'un paquet:

- a) el transportista de la càrrega té dret a demanar a l'expedidor que estengui cartes de port aeri separades;
- b) l'expedidor té dret a demanar al transportista que lliuri rebuts de càrrega separats quan s'utilitzin els altres mitjans que preveu el paràgraf 2 de l'article 4.

Article 9. Incompliment dels requisits per als documents.

L'incompliment de les disposicions dels articles 4 a 8 no afecta l'existència ni la validesa del contracte de transport que, tanmateix, queda subjecte a les regles del present Conveni, fins i tot les relatives als límits de responsabilitat.

Article 10. Responsabilitat per les indicacions inscrites en els documents.

1. L'expedidor és responsable de l'exactitud de les indicacions i declaracions concernents a la càrrega inscrites per ell o en nom seu a la carta de port aeri, o fetes per ell o en nom seu al transportista perquè s'inscriguin en el rebut de càrrega o perquè s'inclouguin en la constància conservada pels altres mitjans esmentats al paràgraf 2 de l'article 4. Tot això també s'aplica quan la persona que actua en nom de l'expedidor també és dependent del transportista.

2. L'expedidor ha d'indemnitzar el transportista de qualsevol dany que hagi patit aquest, o qualsevol altra persona respecte a la qual el transportista sigui responsable, com a conseqüència de les indicacions i declaracions irregulars, inexactes o incompletes fetes per ell o en nom seu.

3. Amb subjecció a les disposicions dels paràgrafs 1 i 2 d'aquest article, el transportista ha d'indemnitzar l'expedidor de qualsevol dany que hagi patit aquest, o qualsevol altra persona respecte a la qual l'expedidor sigui responsable, com a conseqüència de les indicacions i declaracions irregulars, inexactes o incompletes inscrites pel transportista o en nom seu en el rebut de càrrega o en la constància conservada pels altres mitjans esmentats al paràgraf 2 de l'article 4.

Article 11. Valor probatori dels documents.

1. Tant la carta de port aeri com el rebut de càrrega constitueixen presumpció, llevat que hi hagi una prova en contra, de la formalització del contracte, de l'acceptació de la càrrega i de les condicions de transport que continguin.

2. Les declaracions de la carta de port aeri o del rebut de càrrega relatives al pes, les dimensions i l'em-

balatge de la càrrega, així com el nombre de paquets constitueixen presumpció, llevat que hi hagi una prova en contra, dels fets declarats; les indicacions relatives a la quantitat, el volum i l'estat de la càrrega no constitueixen prova contra el transportista, llevat que aquest les hagi comprovat en presència de l'expedidor i s'hagin fet constar a la carta de port aeri o el rebut de càrrega o que es tracti d'indicacions relatives a l'estat aparent de la càrrega.

Article 12. *Dret de disposició de la càrrega.*

1. L'expedidor té dret, a condició de complir totes les obligacions resultants del contracte de transport, a disposar de la càrrega retirant-la de l'aeroport de sortida o de destí, o detenint-la en el curs del viatge en cas d'aterratge, o fent-la lliurar al lloc de destí o en el curs del viatge a una persona diferent del destinatari originalment designat, o demanant que sigui tornada a l'aeroport de partida. L'expedidor no pot exercir aquest dret de disposició de manera que perjudiqui el transportista ni altres expedidors i ha de reemborsar totes les despeses ocasionades per l'exercici d'aquest dret.

2. En cas que sigui impossible executar les instruccions de l'expedidor, el transportista l'ha d'avisar immediatament.

3. Si el transportista compleix les instruccions de l'expedidor respecte a la disposició de la càrrega sense exigir la presentació de l'exemplar de la carta de port aeri o del rebut de càrrega lliurat a aquest últim, és responsable, sense perjudici del seu dret a rescabalar-se de l'expedidor, del dany que es pugui causar per aquest fet a qui estigui legalment en possessió d'aquest exemplar de la carta de port aeri o del rebut de càrrega.

4. El dret de l'expedidor cessa en el moment en què comença el del destinatari, de conformitat amb l'article 13. No obstant això, si el destinatari refusa acceptar la càrrega o si no és trobat, l'expedidor recobra el seu dret de disposició.

Article 13. *Lliurament de la càrrega.*

1. Llevat que l'expedidor hagi exercit el seu dret en virtut de l'article 12, el destinatari té dret, des de l'arribada de la càrrega al lloc de destí, a demanar al transportista que li lliuri la càrrega a canvi del pagament de l'import que correspongui i del compliment de les condicions de transport.

2. Llevat que hi hagi cap estipulació en contra, el transportista ha d'avisar el destinatari de l'arribada de la càrrega, tan aviat com aquesta arribi.

3. Si el transportista admet la pèrdua de la càrrega, o si la càrrega no ha arribat en acabar els set dies següents a la data en què hauria d'haver arribat, el destinatari pot fer valer contra el transportista els drets que deriven del contracte de transport.

Article 14. *Execució dels drets de l'expedidor i del destinatari.*

L'expedidor i el destinatari poden fer valer, respectivament, tots els drets que els concedeixen els articles 12 i 13, cadascun en el seu propi nom, sigui en el seu propi interès, sigui en l'interès d'un tercer, a condició de complir les obligacions que imposa el contracte de transport.

Article 15. *Relacions entre l'expedidor i el destinatari i relacions entre tercers.*

1. Els articles 12, 13 i 14 no afecten les relacions de l'expedidor i del destinatari entre si, ni les relacions

entre tercers els drets dels quals provenen de l'expedidor o del destinatari.

2. Les disposicions dels articles 12, 13 i 14 només es poden modificar mitjançant una clàusula explícita consignada a la carta de port aeri o al rebut de càrrega.

Article 16. *Formalitats de duanes, policia o altres autoritats públiques.*

1. L'expedidor ha de proporcionar la informació i els documents que siguin necessaris per complir les formalitats de duanes, policia i qualsevol altra autoritat pública abans de lliurar la càrrega al destinatari. L'expedidor és responsable davant el transportista de tots els danys que puguin resultar de la falta, insuficiència o irregularitat d'aquesta informació o dels documents, llevat que això es degui a la culpa del transportista, els seus dependents o agents.

2. El transportista no està obligat a examinar si aquesta informació o els documents són exactes o suficients.

CAPÍTOL III

Responsabilitat del transportista i mesura de la indemnització del dany

Article 17. *Mort i lesions dels passatgers. Dany de l'equipatge.*

1. El transportista és responsable del dany causat en cas de mort o de lesió corporal d'un passatger per l'única raó que l'accident que va causar la mort o la lesió s'hagi produït a bord de l'aeronau o durant qualsevol de les operacions d'embarcament o desembarcament.

2. El transportista és responsable del dany causat en cas de destrucció, pèrdua o avaria de l'equipatge facturat per l'única raó que el fet que va causar la destrucció, la pèrdua o l'avaria s'hagi produït a bord de l'aeronau o durant qualsevol període en què l'equipatge facturat estava sota la custòdia del transportista. Amb tot, el transportista no n'és responsable en la mesura que el dany es degui a la naturalesa, a un defecte o a un vici propis de l'equipatge. En el cas d'equipatge no facturat, inclosos els objectes personals, el transportista és responsable si el dany es deu a la seva culpa o a la dels seus dependents o agents.

3. Si el transportista admet la pèrdua de l'equipatge facturat, o si l'equipatge facturat no ha arribat en acabar els vint-i-un dies següents a la data en què hauria d'haver arribat, el passatger pot fer valer contra el transportista els drets que deriven del contracte de transport.

4. Llevat que s'indiqui una altra cosa, en el present Conveni el terme «equipatge» significa tant l'equipatge facturat com l'equipatge no facturat.

Article 18. *Dany de la càrrega.*

1. El transportista és responsable del dany causat en cas de destrucció o pèrdua o avaria de la càrrega, per l'única raó que el fet que va causar el dany s'hagi produït durant el transport aeri.

2. No obstant això, el transportista no n'és responsable en la mesura que provi que la destrucció o pèrdua o avaria de la càrrega es deu a un o més dels fets següents:

- la naturalesa de la càrrega, o un defecte o un vici propis de la càrrega;
- l'emalatge defectuós de la càrrega, realitzat per una persona que no sigui el transportista o algun dels seus dependents o agents;

c) un acte de guerra o un conflicte armat;
d) un acte de l'autoritat pública executat en relació amb l'entrada, la sortida o el trànsit de la càrrega.

3. El transport aeri, en el sentit del paràgraf 1 d'aquest article, comprèn el període durant el qual la càrrega està sota la custòdia del transportista.

4. El període del transport aeri no comprèn cap transport terrestre, marítim ni per aigües interiors efectuat fora d'un aeroport. No obstant això, quan aquest transport s'efectuï durant l'execució d'un contracte de transport aeri, per a fins de càrrega, lliurament o transbord, qualsevol dany, llevat que hi hagi una prova en contra, es presumeix com a resultant d'un fet esdevingut durant el transport aeri. Quan un transportista, sense el consentiment de l'expedidor, reemplaci totalment o parcialment el transport previst a l'acord entre les parts com a transport aeri per un altre tipus de transport, el transport efectuat per un altre tipus es considera comprès en el període de transport aeri.

Article 19. *Retard.*

El transportista és responsable del dany ocasionat per retards en el transport aeri de passatgers, equipatge o càrrega. Tot i així, el transportista no és responsable del dany ocasionat per retard si prova que ell i els seus dependents i agents van adoptar totes les mesures que eren raonablement necessàries per evitar el dany o que els va ser impossible, a l'un i als altres, adoptar les mesures esmentades.

Article 20. *Exoneració.*

Si el transportista prova que la negligència o una altra acció o omissió indeguda de la persona que demana indemnització, o de la persona de la qual prové el seu dret, va causar el dany o hi va contribuir, el transportista queda exonerat, totalment o parcialment, de la seva responsabilitat respecte al reclamant, en la mesura que aquesta negligència o una altra acció o omissió indeguda hagi causat el dany o hi hagi contribuït. Quan demani indemnització una persona que no sigui el passatger, per raó de la mort o lesió d'aquest últim, el transportista també queda exonerat de la seva responsabilitat, totalment o parcialment, en la mesura que provi que la negligència o una altra acció o omissió indeguda del passatger va causar el dany o hi va contribuir. Aquest article s'aplica a totes les disposicions sobre responsabilitat del present Conveni, fins i tot al paràgraf 1 de l'article 21.

Article 21. *Indemnització en cas de mort o lesions dels passatgers.*

1. Respecte al dany que preveu el paràgraf 1 de l'article 17 que no excedeixi els 100.000 drets especials de gir per passatger, el transportista no pot excloure ni limitar la seva responsabilitat.

2. El transportista no és responsable del dany que preveu el paràgraf 1 de l'article 17 en la mesura que excedeixi els 100.000 drets especials de gir per passatger, si prova que:

a) el dany no es va deure a la negligència o a una altra acció o omissió indeguda del transportista o els seus dependents o agents; o

b) el dany es va deure únicament a la negligència o a una altra acció o omissió indeguda d'un tercer.

Article 22. *Límits de responsabilitat respecte al retard, l'equipatge i la càrrega.*

1. En cas de dany causat per retard, com s'especifica a l'article 19, en el transport de persones, la res-

ponsabilitat del transportista es limita a 4.150 drets especials de gir per passatger.

2. En el transport d'equipatge, la responsabilitat del transportista en cas de destrucció, pèrdua, avaria o retard es limita a 1.000 drets especials de gir per passatger, llevat que el passatger hagi fet al transportista, en lliurar-li l'equipatge facturat, una declaració especial del valor del lliurament d'aquest al lloc de destí, i hagi pagat una suma suplementària, si això és possible. En aquest cas, el transportista està obligat a pagar una suma que no excedeixi l'import de la suma declarada, llevat que provi que aquest import és superior al valor real del lliurament al lloc de destí per al passatger.

3. En el transport de càrrega, la responsabilitat del transportista en cas de destrucció, pèrdua, avaria o retard es limita a una suma de 17 drets especials de gir per quilogram, llevat que l'expedidor hagi fet al transportista, en lliurar-li el paquet, una declaració especial del valor del lliurament d'aquest al lloc de destí, i hagi pagat una suma suplementària, si això és possible. En aquest cas, el transportista està obligat a pagar una suma que no excedeixi l'import de la suma declarada, llevat que provi que aquest import és superior al valor real del lliurament al lloc de destí per a l'expedidor.

4. En cas de destrucció, pèrdua, avaria o retard d'una part de la càrrega o de qualsevol objecte que contingui, per determinar la suma que constitueix el límit de responsabilitat del transportista només es té en compte el pes total del paquet o dels paquets afectats. No obstant això, quan la destrucció, pèrdua, avaria o retard d'una part de la càrrega o d'un objecte que conté afecti el valor d'altres paquets compresos a la mateixa carta de port aeri, o al mateix rebut o, si no s'ha expedit cap d'aquests documents, a la mateixa constància conservada pels altres mitjans esmentats al paràgraf 2 de l'article 4, per determinar el límit de responsabilitat també es té en compte el pes total d'aquests paquets.

5. Les disposicions dels paràgrafs 1 i 2 d'aquest article no s'apliquen si es prova que el dany és el resultat d'una acció o omissió del transportista o dels seus dependents o agents, amb intenció de causar dany, o amb temeritat i sabent que probablement causaria dany; sempre que, en cas d'una acció o omissió d'un dependent o agent, també es provi que aquest actuava en l'exercici de les seves funcions.

6. Els límits prescrits a l'article 21 i en aquest article no obsten perquè el tribunal acordi a més a més, de conformitat amb la seva pròpia llei, una suma que correspongui a totes o a part de les costes i altres despeses de litigi que hagi produït el demandant, inclosos els interessos. La disposició anterior no regeix quan l'import de la indemnització acordada, amb exclusió de les costes i altres despeses de litigi, no excedeixi la suma que el transportista hagi ofert per escrit al demandant dins un període de sis mesos comptats a partir del fet que va causar el dany, o abans de començar el judici, si la segona data és posterior.

Article 23. *Conversió de les unitats monetàries.*

1. Es considera que les sumes expressades en drets especials de gir esmentades en aquest Conveni es refereixen al dret especial de gir definit pel Fons Monetari Internacional. La conversió de les sumes en les monedes nacionals, en el cas de procediments judicials, es fa de conformitat amb el valor d'aquestes monedes en drets especials de gir en la data de la sentència.

El valor, en drets especials de gir, de la moneda nacional d'un Estat part que sigui membre del Fons Monetari Internacional es calcula de conformitat amb el mètode de valoració aplicat pel Fons Monetari Internacional per a les seves operacions i transaccions, vigent en la data

de la sentència. El valor, en drets especials de gir, de la moneda nacional d'un Estat part que no sigui membre del Fons Monetari Internacional es calcula de la forma determinada per aquest Estat.

2. No obstant això, els estats que no siguin membres del Fons Monetari Internacional i la legislació dels quals no permeti aplicar les disposicions del paràgraf 1 d'aquest article poden declarar, en el moment de la ratificació o de l'adhesió o ulteriorment, que el límit de responsabilitat del transportista prescrit a l'article 21 es fixa en la suma d'1.500.000 unitats monetàries per passatger en els procediments judicials seguits en els seus territoris; 62.500 unitats monetàries per passatger, respecte al paràgraf 1 de l'article 22; 15.000 unitats monetàries per passatger, respecte al paràgraf 2 de l'article 22; i 250 unitats monetàries per quilogram, respecte al paràgraf 3 de l'article 22. Aquesta unitat monetària correspon a seixanta-cinc mil·ligrams i mig d'or amb llei de nou-centes mil·lèsimes. Aquestes sumes es poden convertir en la moneda nacional de què es tracti en xifres rodones. La conversió d'aquestes sumes en moneda nacional s'efectua de conformitat amb la llei de l'Estat interessat.

3. El càlcul esmentat en l'última oració del paràgraf 1 d'aquest article i el mètode de conversió esmentat en el paràgraf 2 d'aquest article s'han de fer de manera que s'expressin en la moneda nacional de l'Estat part, en la mesura que sigui possible, el mateix valor real per a les sumes dels articles 21 i 22 que el que resultaria de l'aplicació de les tres primeres oracions del paràgraf 1 d'aquest article. Els estats part han de comunicar al dipositarí el mètode per fer el càlcul d'acord amb el paràgraf 1 d'aquest article o els resultats de la conversió del paràgraf 2 d'aquest article, segons sigui el cas, en dipositar un instrument de ratificació, acceptació o aprovació del present Conveni o d'adhesió i cada vegada que hi hagi un canvi respecte a l'esmentat mètode o a aquests resultats.

Article 24. *Revisió dels límits.*

1. Sense que això afecti les disposicions de l'article 25 del present Conveni, i amb subjecció al paràgraf 2 que segueix, els límits de responsabilitat que prescriuen els articles 21, 22 i 23 han de ser revisats pel dipositarí cada cinc anys, i s'ha d'efectuar la primera revisió al final del cinquè any següent a la data d'entrada en vigor del Conveni o, si el Conveni no entra en vigor dins els cinc anys següents a la data en què es va obrir a la signatura, dins el primer any de l'entrada en vigor, amb relació a un índex d'inflació que correspongui a la taxa d'inflació acumulada des de la revisió anterior o, la primera vegada, des de la data d'entrada en vigor del Conveni. La mesura de la taxa d'inflació que s'ha d'utilitzar per determinar l'índex d'inflació és la mitjana ponderada de les taxes anuals d'augment o de disminució de l'índex de preus al consumidor dels estats les monedes dels quals comprenen el dret especial de gir esmentat al paràgraf 1 de l'article 23.

2. Si de la revisió esmentada al paràgraf anterior resulta que l'índex d'inflació ha estat superior al 10 per 100, el dipositarí ha de notificar als estats part la revisió dels límits de responsabilitat. Les revisions són efectives sis mesos després de la seva notificació als estats part. Si dins els tres mesos següents a la notificació als estats part una majoria dels estats part registren la seva desaprovació, la revisió no té efecte i el dipositarí ha de remetre la qüestió a una reunió dels estats part. El dipositarí ha de notificar immediatament a tots els estats part l'entrada en vigor de qualsevol revisió.

3. No obstant el paràgraf 1 d'aquest article, el procediment esmentat al paràgraf 2 d'aquest article s'aplica

en qualsevol moment, sempre que un terç dels estats part expressin la voluntat de fer-ho i amb la condició que l'índex d'inflació esmentada al paràgraf 1 hagi estat superior al 30 per 100 des de la revisió anterior o des de la data de l'entrada en vigor d'aquest Conveni si no hi ha hagut una revisió anterior. Les revisions subsegüents efectuades fent servir el procediment descrit al paràgraf 1 d'aquest article s'han de fer cada cinc anys, comptats a partir del final del cinquè any següent a la data de la revisió efectuada en virtut d'aquest paràgraf.

Article 25. *Estipulació sobre els límits.*

El transportista pot estipular que el contracte de transport està subjecte a límits de responsabilitat més elevats que els que preveu el Conveni, o que no està subjecte a cap límit de responsabilitat.

Article 26. *Nul·litat de les clàusules contractuals.*

Tota clàusula que tendeixi a exonerar el transportista de la seva responsabilitat o a fixar un límit inferior al que estableix el Conveni és nul·la i no té cap efecte, però la nul·litat de la clàusula no implica la nul·litat del contracte, que continua subjecte a les disposicions del present Conveni.

Article 27. *Llibertat contractual.*

Cap de les disposicions del present Conveni no impedeix al transportista negar-se a concertar un contracte de transport, renunciar a les defenses que pugui invocar en virtut del Conveni, o establir condicions que no estiguin en contradicció amb les disposicions del Conveni.

Article 28. *Pagaments avançats.*

En cas d'accidents d'aviació que provoquin la mort o lesions dels passatgers, el transportista, si ho exigeix la seva llei nacional, ha de fer pagaments avançats sense demora a la persona o les persones físiques que tinguin dret a reclamar una indemnització a fi de satisfer les seves necessitats econòmiques immediates. Els pagaments avançats no constitueixen un reconeixement de responsabilitat i poden ser deduïts de qualsevol quantitat posteriorment pagada com a indemnització pel transportista.

Article 29. *Fonament de les reclamacions.*

1. En el transport de passatgers, d'equipatge i de càrrega, tota acció d'indemnització de danys, tant si es basa en aquest Conveni, en un contracte o en un acte il·lícit, com en qualsevol altra causa, només es pot iniciar amb subjecció a condicions i a límits de responsabilitat com els que preveu el Conveni, sense que això afecti la qüestió de quines persones poden iniciar les accions i quins són els seus drets respectius. En cap de les accions esmentades no s'ha d'atorgar una indemnització punitiva, exemplar o de qualsevol naturalesa que no sigui compensatòria.

Article 30. *Dependents, agents. Total de les reclamacions.*

1. Si s'inicia una acció contra un dependent del transportista, per danys a què es refereix el present Conveni, el dependent o agent, si proven que actuaven en l'exercici de les seves funcions, es poden emparar en les condicions i els límits de responsabilitat que pot invocar el transportista en virtut del Conveni.

2. El total de les sumes indemnitzables del transportista, els seus dependents i agents, en aquest cas, no pot excedir els límits esmentats.

3. Excepte pel que fa al transport de càrrega, les disposicions dels paràgrafs 1 i 2 d'aquest article no s'apliquen si es prova que el dany és el resultat d'una acció o omissió del dependent, amb intenció de causar dany, o amb temeritat i sabent que probablement causaria dany.

Article 31. *Avís de protesta oportú.*

1. El rebut de l'equipatge facturat o la càrrega sense protesta per part del destinatari constitueix presumpció, llevat que hi hagi una prova en contra, que aquests han estat lliurats en bon estat i de conformitat amb el document de transport o la constància conservada pels altres mitjans esmentats al paràgraf 2 de l'article 3 i al paràgraf 2 de l'article 4.

2. En cas d'avaria, el destinatari ha de presentar al transportista una protesta immediatament després d'haver notat l'avaria i, com a molt tard, dins d'un termini de set dies per a l'equipatge facturat i de catorze dies per a la càrrega, a partir de la data de la recepció. En cas de retard, la protesta l'ha de fer com a molt tard dins de vint-i-un dies, a partir de la data en què l'equipatge o la càrrega hagin estat posats a la seva disposició.

3. Tota protesta s'ha de fer per escrit i s'ha de donar o expedir dins els terminis esmentats.

4. A falta de protesta dins els terminis establerts, totes les accions contra el transportista són inadmissibles, llevat del cas de frau de la seva part.

Article 32. *Mort de la persona responsable.*

En cas de mort de la persona responsable l'acció d'indemnització de danys s'exerceix contra els drethaventos de la seva successió, dins els límits que preveu el Conveni.

Article 33. *Jurisdicció.*

1. Una acció d'indemnització de danys s'ha d'iniciar, a elecció del demandant, en el territori d'un dels estats part, sigui davant el tribunal del domicili del transportista o de la seva oficina principal, o del lloc en què té una oficina a través de la qual s'ha subscrit el contracte, sigui davant el tribunal del lloc de destí.

2. Respecte al dany resultant de la mort o les lesions del passatger, una acció es pot iniciar davant d'un dels tribunals esmentats al paràgraf 1 d'aquest article, o en el territori d'un Estat part en què el passatger té la seva residència principal i permanent en el moment de l'accident i cap al qual i des del qual el transportista explota serveis de transport aeri de passatgers en les seves pròpies aeronaus o en les d'un altre transportista d'acord amb un acord comercial, i en què el transportista du a terme les seves activitats de transport aeri de passatgers des de locals arrendats o que són de la seva propietat o d'un altre transportista amb el qual té un acord comercial.

3. Als efectes del paràgraf 2:

a) «acord comercial» significa un acord, que no és un contracte d'agència, fet entre transportistes i relatiu a la provisió dels seus serveis conjunts de transport aeri de passatgers;

b) «residència principal i permanent» significa el domicili fix i permanent del passatger en el moment de l'accident. La nacionalitat del passatger no és el factor determinant en aquest sentit.

4. Les qüestions de procediment es regeixen per la llei del tribunal que coneix del cas.

Article 34. *Arbitratge.*

1. Amb subjecció al que preveu aquest article, les parts en el contracte de transport de càrrega poden estipular que tota controvèrsia relativa a la responsabilitat del transportista prevista en aquest Conveni es resol per arbitratge. L'acord s'ha de fer per escrit.

2. El procediment d'arbitratge s'ha de dur a terme, a elecció del reclamant, en una de les jurisdiccions esmentades a l'article 33.

3. L'àrbitre o el tribunal arbitral han d'aplicar les disposicions del present Conveni.

4. Les disposicions dels paràgrafs 2 i 3 d'aquest article es consideren part de tota clàusula o acord d'arbitratge, i tota condició de l'esmentada clàusula o acord que sigui incompatible amb les disposicions esmentades és nul·la i no té cap efecte.

Article 35. *Termini per a les accions.*

1. El dret a indemnització s'extingeix si no s'inicia una acció dins el termini de dos anys, comptats a partir de la data d'arribada a destí o la del dia en què l'aeronau hauria d'haver arribat o la de la detenció del transport.

2. La forma de calcular aquest termini es determina per la llei del tribunal que coneix del cas.

Article 36. *Transport successiu.*

1. En el cas del transport que han d'efectuar diversos transportistes successivament i que estigui comprès en la definició del paràgraf 3 de l'article 1, cada transportista que accepti passatgers, equipatge o càrrega s'ha de sotmetre a les regles que estableix el present Conveni i s'ha de considerar com una de les parts del contracte de transport en la mesura que el contracte es refereix a la part del transport efectuat sota la seva supervisió.

2. En el cas d'un transport d'aquesta naturalesa, el passatger, o qualsevol persona que tingui dret a una indemnització per ell, només pot procedir contra el transportista que hagi efectuat el transport durant el qual es va produir l'accident o el retard, llevat del cas en què, per estipulació expressa, el primer transportista hagi assumit la responsabilitat per tot el viatge.

3. Si es tracta d'equipatge o càrrega, el passatger o l'expedidor tenen dret d'acció contra el primer transportista, i el passatger o el destinatari que tinguin dret al lliurament tenen dret d'acció contra l'últim transportista, i l'un i l'altre, a més, poden procedir contra el transportista que hagi efectuat el transport durant el qual es va produir la destrucció, la pèrdua, l'avaria o el retard.

Aquests transportistes són responsables solidàriament davant el passatger o davant l'expedidor o el destinatari.

Article 37. *Dret d'acció contra tercers.*

Cap de les disposicions del Conveni no afecta la qüestió de si la persona responsable de danys, de conformitat amb el mateix Conveni, té dret d'acció regressiva o no contra alguna altra persona.

CAPÍTOL IV

Transport combinat

Article 38. *Transport combinat.*

1. En el cas de transport combinat efectuat en part per aire i en part per qualsevol altre mitjà de transport, les disposicions del present Conveni s'apliquen únicament al transport aeri, amb subjecció al paràgraf 4 de

l'article 18, sempre que el transport aeri respongui a les condicions de l'article 1.

2. En el cas de transport combinat, cap de les disposicions d'aquest Conveni no impedeix a les parts inserir en el document de transport aeri condicions relatives a altres mitjans de transport, sempre que les disposicions d'aquest Conveni es respectin pel que fa al transport aeri.

CAPÍTOL V

Transport aeri efectuat per una persona diferent del transportista contractual

Article 39. *Transportista contractual-transportista de fet.*

Les disposicions d'aquest capítol s'apliquen quan una persona (d'ara endavant el «transportista contractual») subscriu com a part un contracte de transport regit pel present Conveni amb el passatger o amb l'expedidor, o amb la persona que actui en nom de l'un o l'altre, i una altra persona (d'ara endavant el «transportista de fet») realitza, en virtut d'una autorització donada pel transportista contractual, tot o part del transport però sense ser respecte a la dita part del transport un transportista successiu en el sentit del present Conveni. L'autorització es presumeix, llevat que hi hagi una prova en contra.

Article 40. *Responsabilitats respectives del transportista contractual i del transportista de fet.*

Si un transportista de fet realitza tot o part d'un transport que, de conformitat amb el contracte a què es refereix l'article 39, es regeix per aquest Conveni, tant el transportista contractual com el transportista de fet queden subjectes, excepte en el que preveu aquest capítol, a les disposicions del present Conveni, el primer respecte a tot el transport previst en el contracte, el segon només respecte al transport que du a terme.

Article 41. *Responsabilitat mútua.*

1. Les accions i omissions del transportista de fet i dels seus dependents i agents, quan aquests actuïn en l'exercici de les seves funcions, també s'han de considerar, amb relació al transport realitzat pel transportista de fet, accions i omissions del transportista contractual.

2. Les accions i omissions del transportista contractual i dels seus dependents i agents, quan aquests actuïn en l'exercici de les seves funcions, també s'han de considerar, amb relació al transport realitzat pel transportista de fet, del transportista de fet. No obstant això, cap d'aquestes accions o omissions pot sotmetre el transportista de fet a una responsabilitat que excedeixi les quantitats que preveuen els articles 21, 22, 23 i 24. Cap acord especial pel qual el transportista contractual assumeixi obligacions no imposades pel present Conveni, cap renúncia de drets o defenses establerts pel Conveni i cap declaració especial de valor prevista a l'article 21 afecten el transportista de fet, llevat que aquest ho accepti.

Article 42. *Destinatari de les protestes i instruccions.*

Les protestes i instruccions que s'hagin d'adreçar al transportista en virtut d'aquest Conveni tenen el mateix efecte, ja siguin adreçades al transportista contractual o al transportista de fet. No obstant això, les instruccions esmentades a l'article 12 només produeixen efecte si són adreçades al transportista contractual.

Article 43. *Dependents i agents.*

Pel que fa al transport realitzat pel transportista de fet, qualsevol dependent o agent d'aquest o del transportista contractual tenen dret, si proven que actuaven en l'exercici de les seves funcions, a invocar les condicions i els límits de responsabilitat aplicables, en virtut del present Conveni, al transportista del qual són dependent o agent, llevat que es provi que havien actuat de manera que no es puguin invocar els límits de responsabilitat de conformitat amb el present Conveni.

Article 44. *Total de la indemnització.*

Pel que fa al transport realitzat pel transportista de fet, el total de les sumes indemnitzables d'aquest transportista i del transportista contractual, i dels dependents i agents de l'un i de l'altre que hagin actuat en l'exercici de les seves funcions, no pot excedir la quantitat més gran que es pugui obtenir de qualsevol dels esmentats transportistes en virtut del Conveni, però cap de les persones esmentades no és responsable per una suma més elevada que els límits aplicables a aquesta persona.

Article 45. *Destinatari de les reclamacions.*

Pel que fa al transport realitzat pel transportista de fet, l'acció d'indemnització de danys es pot iniciar, a elecció del demandant, contra el transportista esmentat o contra el transportista contractual o contra tots dos, conjuntament o separatament. Si s'exerceix l'acció únicament contra un d'aquests transportistes, aquest té dret a portar al judici l'altre transportista, i el procediment i els seus efectes s'han de regir per la llei del tribunal que coneix del cas.

Article 46. *Jurisdicció addicional.*

Qualsevol acció d'indemnització de danys que preveu l'article 45 s'ha d'iniciar, a elecció del demandant, en el territori d'un dels estats part davant d'un dels tribunals en què es pugui entaular una acció contra el transportista contractual, de conformitat amb el que preveu l'article 33, o davant el tribunal en la jurisdicció del qual el transportista de fet té el seu domicili o la seva oficina principal.

Article 47. *Nul·litat de les clàusules contractuales.*

Qualsevol clàusula que tendeixi a exonerar el transportista contractual o el transportista de fet de la responsabilitat que preveu aquest capítol o a fixar un límit inferior a l'aplicable de conformitat amb aquest capítol és nul·la i de cap efecte, però la nul·litat de la clàusula no implica la nul·litat del contracte, que continua subjecte a les disposicions d'aquest capítol.

Article 48. *Relacions entre el transportista contractual i el transportista de fet.*

Excepte el que preveu l'article 45, cap de les disposicions d'aquest capítol no afecta els drets i les obligacions entre els transportistes, inclòs tot dret d'acció regressiva o d'indemnització.

CAPÍTOL VI

Altres disposicions

Article 49. *Aplicació obligatòria.*

Qualsevol clàusula del contracte de transport i tots els acords particulars concertats abans que ocorri el

dany, pels quals les parts intentin eludir l'aplicació de les regles que estableix el present Conveni, sigui decidint la llei que s'ha d'aplicar, sigui modificant les regles relatives a la jurisdicció, són nuls i de cap efecte.

Article 50. *Assegurança.*

Els estats part han d'exigir als seus transportistes que mantinguin una assegurança adequada que cobreixi la seva responsabilitat en virtut del present Conveni. L'Estat part cap al qual el transportista explota serveis li pot exigir que presenti proves que manté una assegurança adequada, que cobreix la seva responsabilitat en virtut del Conveni.

Article 51. *Transport efectuat en circumstàncies extraordinàries.*

Les disposicions dels articles 3 a 5, 7 i 8, relatives a la documentació del transport, no s'apliquen en el cas de transports efectuats en circumstàncies extraordinàries que excedeixin l'abast normal de les activitats del transportista.

Article 52. *Definició de dies.*

Quan en el present Conveni es fa servir el terme «dies» es tracta de dies del calendari i no de dies de feina.

CAPÍTOL VII

Clàusules finals

Article 53. *Signatura, ratificació i entrada en vigor.*

1. El present Conveni està obert a Mont-real el 28 de maig de 1999 a la signatura dels estats participants en la Conferència Internacional de Dret Aeronàutic, celebrada a Mont-real del 10 al 28 de maig de 1999. Després del 28 de maig de 1999, el Conveni està obert a la signatura de tots els estats a la seu de l'Organització d'Aviació Civil Internacional, a Mont-real, fins que entri en vigor de conformitat amb el paràgraf 6 d'aquest article.

2. El present Conveni també està obert a la signatura d'organitzacions regionals d'integració econòmica. Als efectes del Conveni, «organització regional d'integració econòmica» significa qualsevol organització constituïda per estats sobirans d'una regió determinada, que tingui competència respecte a determinats assumptes regits pel Conveni i hagi estat degudament autoritzada a signar i a ratificar, acceptar, aprovar el present Conveni o adherir-s'hi. La referència a «Estat part» o «estats part» en el Conveni, amb excepció del paràgraf 2 de l'article 1, l'apartat b) del paràgraf 1 de l'article 3, l'apartat b) de l'article 5, els articles 23, 33, 46 i l'apartat b) de l'article 57, s'aplica igualment a una organització regional d'integració econòmica. Als efectes de l'article 24, les referències a «una majoria dels estats part» i «un terç dels estats part» no s'apliquen a una organització regional d'integració econòmica.

3. Aquest Conveni està subjecte a la ratificació dels estats i de les organitzacions regionals d'integració econòmica que l'hagin signat.

4. Qualsevol Estat o organització regional d'integració econòmica que no signi el present Conveni pot acceptar-lo, aprovar-lo o adherir-s'hi en qualsevol moment.

5. Els instruments de ratificació, acceptació, aprovació o adhesió s'han de dipositar davant l'Organització d'Aviació Civil Internacional, designada aquí com a dipositar.

6. Aquest Conveni entra en vigor el seixantè dia a comptar de la data de dipòsit del trentè instrument de ratificació, acceptació, aprovació o adhesió davant el dipositar entre els estats que hagin dipositat aquest instrument. Un instrument dipositat per una organització regional d'integració econòmica no es té en compte als efectes d'aquest paràgraf.

7. Per als altres estats i les altres organitzacions regionals d'integració econòmica, el present Conveni produeix efecte seixanta dies després de la data de dipòsit dels seus instruments de ratificació, acceptació, aprovació o adhesió.

8. El dipositar ha de notificar immediatament a tots els signataris i estats part:

- cada signatura del Conveni i la data corresponent;
- el dipòsit de qualsevol instrument de ratificació, acceptació, aprovació o adhesió i la data corresponent;
- la data d'entrada en vigor del Conveni;
- la data d'entrada en vigor de qualsevol revisió dels límits de responsabilitat establerts en virtut del Conveni;
- qualsevol denúncia efectuada en virtut de l'article 54.

Article 54. *Denúncia.*

1. Qualsevol Estat part pot denunciar el Conveni mitjançant una notificació per escrit adreçada al dipositar.

2. La denúncia produeix efecte cent vuitanta dies després de la data en què el dipositar rebí la notificació.

Article 55. *Relació amb altres instruments del Conveni de Varsòvia.*

El present Conveni preval sobre qualsevol regla que s'apliqui al transport aeri internacional:

1. Entre els estats part en el present Conveni a causa que aquests estats són comunament parts de:

a) «el Conveni per a la unificació de determinades regles relatives al transport aeri internacional» signat a Varsòvia el 12 d'octubre de 1929 (d'ara endavant denominat el Conveni de Varsòvia);

b) el «Protocol que modifica el Conveni per a la unificació de determinades regles relatives al transport aeri internacional signat a Varsòvia el 12 d'octubre de 1929», fet a l'Haia el 28 de setembre de 1955 (d'ara endavant denominat el Protocol de l'Haia);

c) el «Conveni complementari del Conveni de Varsòvia, per a la unificació de determinades regles relatives al transport aeri internacional realitzat per qui no sigui el transportista contractual» signat a Guadalajara el 18 de setembre de 1961 (d'ara endavant denominat el Conveni de Guadalajara);

d) el «Protocol que modifica el Conveni per a la unificació de determinades regles relatives al transport aeri internacional signat a Varsòvia, el 12 d'octubre de 1929 modificat pel Protocol fet a l'Haia el 28 de setembre de 1955», signat a la ciutat de Guatemala el 8 de març de 1971 (d'ara endavant denominat el Protocol de la ciutat de Guatemala);

e) els protocols addicionals números 1 a 3 i el Protocol de Mont-real número 4 que modifiquen el Conveni de Varsòvia modificat pel Protocol de l'Haia o el Conveni de Varsòvia modificat pel Protocol de l'Haia i el Protocol de la ciutat de Guatemala signats a Mont-real el 25 de setembre de 1975 (d'ara endavant denominats els protocols de Mont-real); o

2. dins del territori de qualsevol Estat part en el present Conveni a causa que aquest Estat és part en un o més dels instruments esmentats en els apartats a) a e) anteriors.

Article 56. *Estats amb més d'un sistema jurídic.*

1. Si un Estat té dues o més unitats territorials en les quals són aplicables diferents sistemes jurídics amb relació a qüestions tractades en el present Conveni, aquest Estat pot declarar en el moment de la signatura, ratificació, acceptació, aprovació o adhesió que el present Conveni s'estén a totes les seves unitats territorials o únicament a una o més d'aquestes i pot modificar aquesta declaració presentant una altra declaració en qualsevol altre moment.

2. Aquestes declaracions s'han de notificar al dipositari i han d'indicar explícitament les unitats territorials a les quals s'aplica el Conveni.

3. Respecte a un Estat part que hagi fet aquesta declaració:

a) les referències a «moneda nacional» a l'article 23 s'interpreten com que es refereixen a la moneda de la unitat territorial pertinent d'aquest Estat; i

b) la referència a l'article 28 a la «Llei nacional» s'interpreta com que es refereix a la Llei de la unitat territorial pertinent d'aquest Estat.

Article 57. *Reserves.*

No es pot formular cap reserva al present Conveni, llevat que un Estat part pot declarar en qualsevol moment, mitjançant una notificació adreçada al dipositari, que el present Conveni no s'aplica:

a) al transport aeri internacional efectuat directament per aquest Estat part amb fins no comercials respecte a les seves funcions i obligacions com a Estat sobirà; ni

b) al transport de persones, càrrega i equipatge efectuat per a les seves autoritats militars en aeronaus matriculades en aquest Estat part, o arrendades per aquest, i la capacitat total de les quals ha estat reservada per aquestes autoritats o en nom seu.

Per testimoniar-ho els plenipotenciaris que subscriuen, degudament autoritzats, signen aquest Conveni.

Fet a Mont-real el dia 28 de maig de 1999 en espanyol, àrab, xinès, francès, anglès i rus; tots els textos són igualment autèntics. El present Conveni queda dipositat als arxius de l'Organització d'Aviació Civil Internacional i el dipositari n'ha d'enviar còpies certificades a tots els estats part en el Conveni, com també a tots els estats part en el Conveni de Varsòvia, el Protocol de l'Haia, el Conveni de Guadalajara, el Protocol de la ciutat de Guatemala i els protocols de Mont-real.

ESTATS PART

Estat	Data de la signatura	Data de dipòsit de l'instrument de ratificació, acceptació (A), aprovació (AA) o adhesió (a)	Data d'entrada en vigor
Alemanya (1) (12)	28-05-99	29-04-04	28-06-04
Àrabia Saudita	28-05-99	15-10-03	14-12-03
Àustria (10)	28-05-99	29-04-04 (a)	28-06-04
Bahames	28-05-99		
Bahrain		02-02-01 (a)	04-11-03
Bangla Desh	28-05-99		
Barbados		02-01-02 (a)	04-11-03
Bèlgica (1)	28-05-99	29-04-04	28-06-04
Belize	28-05-99	24-08-99	04-11-03
Benín	28-05-99	30-03-04	29-05-04
Bolívia	28-05-99		

Estat	Data de la signatura	Data de dipòsit de l'instrument de ratificació, acceptació (A), aprovació (AA) o adhesió (a)	Data d'entrada en vigor
Botswana		28-03-01 (a)	04-11-03
Brasil	03-08-99		
Bulgària		10-11-03 (a)	09-01-04
Burkina Faso	28-05-99		
Cambodja	28-05-99		
Camerun	27-09-01	05-09-03	04-11-03
Canadà (6)	01-10-01	19-11-02	04-11-03
Colòmbia	15-12-99	28-03-03	04-11-03
Costa Rica	20-12-99		
Costa d'Ivori	28-05-99		
Cuba	28-05-99		
Dinamarca (1) (11)	28-05-99	29-04-04	28-06-04
Emirats Àrabs Units		07-07-00 (a)	04-11-03
Eslovàquia	28-05-99	11-10-00	04-11-03
Eslovènia	28-05-99	27-03-02	04-11-03
Espanya	14-01-00	29-04-04	28-06-04
Estats Units (7)	28-05-99	05-09-03	04-11-03
Estònia	04-02-02	10-04-03	04-11-03
Finlàndia (4)	09-12-99	29-04-04	28-06-04
França (1)	28-05-99	29-04-04	28-06-04
Gabon	28-05-99		
Gàmbia		10-03-04	09-05-04
Ghana	28-05-99		
Grècia (1)	28-05-99	22-07-02	04-11-03
Irlanda (1)	16-08-00	29-04-04	28-06-04
Islàndia	28-05-99		
Itàlia (1)	28-05-99	29-04-04	28-06-04
Jamaica	28-05-99		
Japó (8)		20-06-00 (A)	04-11-03
Jordània	05-10-00	12-04-02	04-11-03
Kenya	28-05-99	07-01-02	04-11-03
Kuwait	28-05-99	11-06-02	04-11-03
Macedònia, Antiga República Iugoslava de		15-05-00 (a)	04-11-03
Lituània	28-05-99		
Luxemburg (2)	29-02-00	29-04-04	28-06-04
Madagascar	28-05-99		
Malta	28-05-99		
Maurici	28-05-99		
Mèxic	28-05-99	20-11-00	04-11-03
Mònaco	28-05-99		
Moçambic	28-05-99		
Namíbia	28-05-99	27-10-01	04-11-03
Níger	28-05-99		
Nigèria	28-05-99	10-05-02	04-11-03
Nova Zelanda (5)	13-07-01	18-11-02	04-11-03
Països Baixos	30-12-99	29-04-04	28-06-04
Pakistan	28-05-99		
Panamà	28-05-99	13-09-02	04-11-03
Paraguai	17-03-00	29-03-01	04-11-03
Perú	02-09-99	11-04-02	04-11-03
Polònia	28-05-99		
Portugal (1)	28-05-99	28-02-03	04-11-03
Regne Unit (1)	28-05-99	29-04-04	28-06-04
República Àrab Síria		18-07-02 (a)	04-11-03
República Centreafricana	25-09-01		
República Dominicana	28-05-99		
República Txeca (3)	28-05-99	16-11-00	04-11-03
República Unida de Tanzània		11-02-03 (a)	04-11-03
Romania	18-11-99	20-03-01	04-11-03
Saint Vincent i les Grenadines		29-03-04 (a)	28-05-04
Senegal	28-05-99		
Sud-àfrica	28-05-99		

Estat	Data de la signatura	Data de dipòsit de l'instrument de ratificació, acceptació (A), aprovació (AA) o adhesió (a)	Data d'entrada en vigor
Sudan	28-05-99		
Suècia (1)	27-08-99	29-04-04	28-06-04
Suïssa	28-05-99		
Swazilàndia	28-05-99		
Togo	28-05-99		
Tonga		20-11-03 (a)	19-01-04
Turquia	28-05-99		
Uruguai	09-06-99		
Xile	28-05-99		
Xina	28-05-99		
Xipre		20-11-02 (a)	04-11-03
Zàmbia	28-05-99		
Organitzacions regionals d'integració econòmica:			
Comunitat Europea (9).	09-12-99	29-04-04 (AA)	28-06-04

(1) A la signatura del Conveni, aquest Estat, Estat membre de la Comunitat Europea, va declarar que «de conformitat amb el Tractat constitutiu de la Comunitat Europea, la Comunitat té competència per adoptar mesures en determinades qüestions regides pel Conveni».

(2) El 3 d'octubre de 2000, l'OACI va rebre de Luxemburg la declaració següent (original en francès): «El Gran Ducat de Luxemburg, Estat membre de la Comunitat Europea, declara que, de conformitat amb el Tractat constitutiu de la Comunitat Europea, la Comunitat té competència per adoptar mesures en determinades qüestions regides pel Conveni».

(3) En dipositar el seu instrument de ratificació, la República Txeca va notificar a l'OACI que «com a membre del Fons Monetari Internacional (la República Txeca) procedeix de conformitat amb el paràgraf 1 de l'article 23 del Conveni».

(4) Mitjançant una nota de data 13 de juliol de 2000, Finlàndia va transmetre una declaració de data 7 de juliol de 2000 signada pel Ministeri de Comerç Exterior, en la qual s'inclou el text esmentat a la nota 1 anterior.

(5) En dipositar el seu instrument d'adhesió (considerat instrument de ratificació), Nova Zelanda va declarar que «aquesta adhesió s'estén a Tokelau».

(6) En ratificar el Conveni, el Canadà va efectuar la declaració següent: «El Canadà, de conformitat amb l'article 57 del Conveni per a la unificació de determinades regles per al transport aeri internacional, fet a Mont-real el 28 de maig de 1999 i signat pel Canadà l'1 d'octubre de 2001, declara que el Conveni no s'aplica al transport de persones, càrrega i equipatge efectuat per a les seves autoritats militars en aeronaus matriculades al Canadà, o arrendades pel Canadà, i la capacitat total de les quals hagi estat reservada per aquestes autoritats o en nom seu [article 57.b)]».

(7) En l'instrument de ratificació dels Estats Units figura la declaració següent: «En virtut de l'article 57 del Conveni, els Estats Units d'Amèrica declaren que el Conveni no s'aplica al transport aeri internacional aeri realitzat i operat directament pels Estats Units d'Amèrica amb fins no comercials respecte a les funcions i les obligacions dels Estats Units d'Amèrica com a Estat sobirà».

(8) Per la Nota de data 24 d'octubre de 2003 signada pel ministre de Relacions Exteriors, el Japó va comunicar a l'OACI que «de conformitat amb l'article 57.a) del Conveni per a la unificació de determinades regles per al transport aeri internacional, fet a Mont-real el 28 de maig de 1999, el Govern del Japó declara que aquest Conveni no s'aplica al transport aeri internacional efectuat directament pel Govern del Japó amb fins no comercials respecte a les seves funcions i obligacions com a Estat sobirà».

(9) En l'instrument d'aprovació de la Comunitat Europea figura la declaració següent:

Declaració relativa a les competències de la Comunitat Europea respecte als assumptes regulats pel Conveni de 28 de maig de 1999 per a la unificació de determinades regles per al transport aeri internacional (Conveni de Mont-real).

1. El Conveni de Mont-real estableix que poden ser-ne parts les organitzacions regionals d'integració econòmica constituïdes per estats sobirans d'una regió determinada, que tinguin competència respecte a determinats assumptes regits pel Conveni.

2. Els actuals estats membres de la Comunitat Europea són el Regne de Bèlgica, el Regne de Dinamarca, la República Federal d'Alemanya, la República Hel·lènica, el Regne d'Espanya, la República

Francesa, Irlanda, la República Italiana, el Gran Ducat de Luxemburg, el Regne dels Països Baixos, la República d'Àustria, la República Portuguesa, la República de Finlàndia, el Regne de Suècia i el Regne Unit de la Gran Bretanya i Irlanda del Nord.

3. La present Declaració no és aplicable als territoris dels estats membres en els quals no és aplicable el Tractat constitutiu de la Comunitat Europea i s'entén sense perjudici dels actes o les posicions que puguin adoptar a l'empara del Conveni dels estats membres de què es tracti en nom dels territoris esmentats i en interès seu.

4. Respecte als assumptes objecte del Conveni, els estats membres de la Comunitat Europea han transferit la competència a la Comunitat en relació amb la responsabilitat per danys soferts en cas de mort o lesió corporal d'un passatger. Els estats membres també han transferit la competència en relació amb la responsabilitat pels danys causats pels retards i en cas de destrucció, pèrdua, avaria o retard en el transport de l'equipatge. Per tant, en aquest àmbit correspon a la Comunitat adoptar les regles i els reglaments pertinents (que els estats membres apliquen) i figura entre les seves competències assumir compromisos externs amb tercers estats o organitzacions competents*.

5. L'exercici de les competències que els estats membres han transferit a la Comunitat en virtut del Tractat CE pot estar subjecte, per la seva naturalesa, a una evolució contínua. En el marc del Tractat, les institucions competents poden prendre decisions que determinin l'abast de la competència de la Comunitat Europea. Així doncs, aquesta es reserva el dret de modificar la present declaració en conseqüència, sense que això constitueixi una condició prèvia per a l'exercici de les seves competències en els assumptes regulats pel Conveni de Mont-real.

* Fonts:

1) Reglament (CE) núm. 2027/97, del Consell, de 9 d'octubre de 1997, sobre la responsabilitat de les companyies aèries en cas d'accident, Diari Oficial de la Unió Europea, L 285, de 17.10.1997, p. 1;

2) Reglament (CE) núm. 889/2002 pel qual es modifica el Reglament (CE) núm. 2027/97, del Consell, sobre la responsabilitat de les companyies aèries en cas d'accident, Diari Oficial de la Unió Europea, L 140, de 30.5.2002, p. 2.

(10) En l'instrument d'adhesió d'Àustria figura la declaració següent: «La República d'Àustria declara que, de conformitat amb l'article 57 del Conveni per a la unificació de determinades regles per al transport aeri internacional, fet a Mont-real el 28 de maig de 1999, el Conveni no s'aplica:

a) al transport aeri internacional efectuat directament per la República d'Àustria amb fins no comercials respecte a les seves funcions i obligacions com a Estat sobirà;

b) al transport de persones, càrrega i equipatge efectuat per a les seves autoritats militars en aeronaus matriculades a la República d'Àustria, o arrendades per aquesta, i la capacitat total de les quals ha estat reservada per aquestes autoritats o en nom seu.»

(11) En l'instrument de ratificació de Dinamarca figura una declaració que, fins que es prengui una decisió posterior, el Conveni no s'aplica a les illes Fèroe.

(12) L'instrument de ratificació d'Alemanya tenia adjunta la declaració següent:

«D'acord amb el que disposa l'article 57 del Conveni per a la unificació de determinades regles per al transport aeri internacional, fet a Mont-real el 28 de maig de 1999, la República Federal d'Alemanya declara que aquest Conveni no s'aplica al transport aeri internacional efectuat directament per la República Federal d'Alemanya amb fins no comercials respecte a les seves funcions com a Estat sobirà ni al transport de persones, càrrega i equipatge efectuat per a les seves autoritats militars en aeronaus matriculades a la República Federal d'Alemanya o arrendades per la República Federal d'Alemanya, i la capacitat total de les quals ha estat reservada per les autoritats alemanyes o en nom seu.»

El present Conveni va entrar en vigor de manera general el 4 de novembre de 2003, i per a Espanya entra en vigor el 28 de juny de 2004, de conformitat amb el que estableix l'article 53, paràgrafs 6 i 7.

Es fa públic per a coneixement general.

Madrid, 11 de maig de 2004.—El secretari general tècnic, Ignacio Matellanes Martínez.