



# MONITORUL OFICIAL

## AL

# ROMÂNIEI

Anul XII — Nr. 437

PARTEA I  
LEGI, DECRETE, HOTĂRÂRI ȘI ALTE ACTE

Duminică, 3 septembrie 2000

### SUMAR

<u>Nr.</u>	<u>Pagina</u>	<u>Nr.</u>	<u>Pagina</u>		
		120.	— Ordonanță pentru modificarea și completarea Legii nr. 129/1998 privind înființarea, organizarea și funcționarea Fondului Român de Dezvoltare Socială.....	11–12	
107.	— Ordonanță privind ratificarea Convenției pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional, adoptată la Montreal la 28 mai 1999 .....	1	121.	— Ordonanță privind înființarea Institutului pentru Studierea Problemelor Minorităților Naționale .....	13
Convenție pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional .....	2–11	125.	— Ordonanță privind declararea orașului Sulina, județul Tulcea, și a zonei înconjurătoare ca obiectiv de interes național .....	14–16	

## ORDONANȚE ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI

GUVERNUL ROMÂNIEI

### ORDONANȚĂ

**privind ratificarea Convenției pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional, adoptată la Montreal la 28 mai 1999**

În temeiul prevederilor art. 107 din Constituția României și ale art. 1 lit. A pct. 3 din Legea nr. 125/2000 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe,

**Guvernul României** adoptă prezenta ordonanță.

Articol unic. — Se ratifică Convenția pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional, adoptată la Montreal la 28 mai 1999, anexă la prezenta ordonanță.

PRIM-MINISTRU  
**MUGUR CONSTANTIN ISĂRESCU**

Contrasemnează:

Ministrul transporturilor,  
**Anca Boagiu**  
p. Ministru de stat, ministrul afacerilor externe,  
**Eugen Dijmărescu**,  
secretar de stat

p. Ministrul apărării naționale,  
**Ioan Mircea Plângu**,  
secretar de stat  
Ministrul finanțelor,  
**Decebal Traian Remeș**

București, 31 august 2000.  
Nr. 107.

## CONVENȚIE

**pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional\*)**

Statele părți la prezenta convenție,

recunoscând contribuția semnificativă a Convenției pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional, semnată la Varșovia la 12 octombrie 1929, denumită în continuare *Convenția de la Varșovia*, și a altor instrumente privitoare la armonizarea dreptului internațional aerian privat,

recunoscând necesitatea modernizării și consolidării Convenției de la Varșovia și a instrumentelor conexe,

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

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

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

au convenit următoarele:

## CAPITOLUL I

**Prevederi generale**

## ARTICOLUL 1

**Domeniul de aplicare**

1. Prezenta convenție se aplică transporturilor internaționale de persoane, bagaje sau mărfuri, efectuate cu o aeronavă, contra plată. Aceasta se aplică, în mod egal, transporturilor gratuite efectuate cu aeronave de către o întreprindere de transport aerian.

2. În sensul prezentei, expresia *transport internațional* înseamnă orice transport în care, conform acordului dintre părți, punctul de plecare și punctul de destinație, indiferent dacă există sau nu o întrerupere a transportului sau o transbordare, sunt situate fie pe teritoriul a două state părți, fie pe teritoriul unui singur stat parte, în cazul în care există o escală stabilită pe teritoriul altui stat, chiar dacă acel stat nu este un stat parte. Transportul fără o asemenea escală între două puncte situate pe teritoriul unui singur stat parte nu este considerat transport internațional în sensul prezentei convenții.

3. Transportul care se efectuează de 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 cap. V, sub rezerva îndeplinirii condițiilor prevăzute în acesta.

## ARTICOLUL 2

**Transportul efectuat de stat și transportul expedițiilor poștale**

1. Prezenta convenție se aplică transporturilor efectuate de stat sau de alte persoane juridice de drept public, cu condiția respectării cerințelor prevăzute la art. 1.

2. La transportul expedițiilor poștale transportatorul este răspunzător numai față de administrația poștală corespunzătoare, în conformitate cu regulile aplicabile în raporturile dintre transportatori și administrațiile poștale.

3. Prevederile prezentei convenții, cu excepția celor menționate la paragraful 2 al prezentului articol, nu se aplică transportului de expediții poștale.

## CAPITOLUL II

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

## ARTICOLUL 3

**Pasagerii și bagajele**

1. Pentru transportul de pasageri se eliberează un document de transport individual sau colectiv, care va conține:

a) indicarea punctelor de plecare și de destinație;

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

2. Utilizarea oricărui alt mijloc prin care se înregistrează informațiile indicate la paragraful 1 se poate substitui eliberării documentului de transport la care s-a făcut referire în respectivul paragraf. Dacă un astfel de mijloc este utilizat, transportatorul va elibera pasagerului o declarație scrisă privind informațiile astfel înregistrate.

3. Transportatorul va elibera pasagerului o etichetă de identificare a bagajului pentru fiecare articol de bagaj înregistrat.

\*) Traducere.

4. Pasagerului i se va elibera o înștiințare scrisă prin care i se va indica că în cazul aplicării prezentei convenții aceasta reglementează și poate limita răspunderea transportatorilor în caz de deces sau vătămare, în caz de distrugere, pierdere ori deteriorare a bagajelor, precum și în caz de întârziere.

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

#### ARTICOLUL 4

##### Mărfurile

1. Pentru transportul de mărfuri se va elibera o scrisoare de transport aerian.

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

#### ARTICOLUL 5

##### Conținutul scrisorii de transport aerian sau al chitanței de primire a mărfii

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

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

#### ARTICOLUL 6

##### Documentul referitor la natura mărfii

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

#### ARTICOLUL 7

##### Descrierea scrisorii de transport aerian

1. Scrisoarea de transport aerian este întocmită de expeditor în 3 exemplare originale.

2. Primul exemplar poartă mențiunea „pentru transportator” și este semnat de expeditor. Al doilea exemplar poartă mențiunea „pentru destinatar” și este semnat de expeditor și transportator. Al treilea exemplar este semnat de transportator și este înmănat de acesta expeditorului, după acceptarea mărfii.

3. Semnătura transportatorului și cea a expeditorului pot fi tipărite sau înlocuite de o ștampilă.

4. Dacă, la cererea expeditorului, transportatorul întocmește scrisoarea de transport aerian, se va considera, până la proba contrară, că transportatorul a acționat în numele expeditorului.

#### ARTICOLUL 8

##### Documentele referitoare la mai multe colete

În cazul existenței mai multor colete:

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

#### ARTICOLUL 9

##### Nerespectarea cerințelor referitoare la documente

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

#### ARTICOLUL 10

##### Responsabilitatea pentru informațiile conținute în documente

1. Expeditorul răspunde de corectitudinea informațiilor și declarațiilor privitoare la mărfurile înscrise de el sau în numele său în scrisoarea de transport aerian sau a celor furnizate de el sau în numele său transportatorului pentru a fi înscrise în chitanța de primire a mărfii sau pentru a fi înregistrate în alte mijloace la care s-a făcut referire în paragraful 2 al art. 4. Aceste prevederi se aplică de asemenea în cazul în care persoana care acționează în numele expeditorului este și agent al transportatorului.

2. Expeditorul își asumă responsabilitatea față de transportator pentru orice daună suferită de acesta sau de orice altă persoană față de care transportatorul este răspunzător, datorată neregulilor, inexactității sau caracterului incomplet al informațiilor și declarațiilor furnizate de expeditor ori în numele acestuia.

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

#### ARTICOLUL 11

##### Valoarea probatorie a documentelor

1. Scrisoarea de transport aerian sau chitanța de primire a mărfii constituie, până la proba contrară, dovada încheierii contractului, a acceptării mărfii și a îndeplinirii condițiilor de transport menționate în acestea.

2. Orice declarații conținute în scrisoarea de transport aerian sau în chitanța de primire a mărfii, cu privire la greutatea, dimensiunile și ambalajul mărfii, precum și cele referitoare la numărul de colete, constituie, până la proba contrară, dovada celor declarate; declarațiile referitoare la

cantitatea, volumul și starea mărfii nu constituie dovadă împotriva transportatorului, cu excepția cazurilor în care acestea au fost verificate de transportator în prezența expeditorului, verificările fiind consemnate 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 îndeplinirii tuturor obligațiilor care îi revin în baza contractului de transport, de a dispune de marfă fie prin retragerea acesteia de la aeroportul de plecare sau de destinație, fie prin reținerea acesteia pe parcursul transportului la orice aterizare, fie prin solicitarea ca aceasta să fie predată la destinație sau pe parcursul transportului unei persoane, alta decât destinatarul desemnat inițial, fie prin solicitarea ca aceasta să fie returnată la aeroportul de plecare. În exercitarea acestui drept expeditorul nu trebuie să aducă prejudicii transportatorului sau altor expeditori și trebuie să ramburseze orice cheltuieli care decurg din exercitarea acestui drept.

2. În cazul în care îndeplinirea instrucțiunilor expeditorului este imposibilă, transportatorul trebuie să informeze imediat expeditorul.

3. Dacă transportatorul execută instrucțiunile expeditorului referitoare la dispunerea mărfii, fără a solicita întocmirea exemplarului din scrisoarea de transport aerian sau a chitanței de primire a mărfii care revine acestuia din urmă, transportatorul este răspunzător, fără atingerea dreptului său la despăgubire din partea expeditorului, pentru orice pagubă care ar putea fi cauzată în acest mod oricărei persoane care este în mod legal în posesia acestui exemplar din scrisoarea de transport aerian sau a chitanței de primire a mărfii.

4. Dreptul conferit expeditorului încetează în momentul în care începe dreptul acordat destinatarului, în conformitate cu prevederile art. 13. Totuși, dacă destinatarul refuză să accepte marfa sau nu poate fi contactat, expeditorul își reia dreptul de dispoziție.

#### ARTICOLUL 13

##### **Livrarea mărfii**

1. Cu excepția cazului în care expeditorul și-a exercitat dreptul său în baza art. 12, destinatarul are dreptul să solicite transportatorului, la sosirea mărfii la locul de destinație, să îi livreze marfa după suportarea costurilor datorate și îndeplinirea condițiilor de transport.

2. În afară de cazul în care este altfel convenit, transportatorul are obligația de a-l înștiința pe destinatar imediat ce sosește marfa.

3. Dacă transportatorul recunoaște pierderea mărfii sau dacă marfa nu a sosit la expirarea unui termen de 7 zile de la data la care ar fi trebuit să sosească, destinatarul este îndreptățit să exercite împotriva transportatorului drepturile care decurg din contractul de transport.

#### ARTICOLUL 14

##### **Exercitarea drepturilor expeditorului și destinatarului**

Expeditorul și destinatarul își exercită toate drepturile acordate în baza art. 12 și 13, fiecare în nume propriu, indiferent dacă acționează în propriul interes sau în interesul

altuia, cu condiția îndeplinirii obligațiilor impuse prin contractul de transport.

#### ARTICOLUL 15

##### **Raporturile dintre expeditor și destinatar sau raporturile reciproce ale terțelor părți**

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

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

#### ARTICOLUL 16

##### **Formalități cerute de autoritățile vamale, de poliție sau de alte autorități publice**

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

2. Transportatorul nu este obligat să verifice corectitudinea sau suficiența respectivelor informații sau documente.

#### CAPITOLUL III

##### **Răspunderea transportatorului și limitele compensării daunelor**

#### ARTICOLUL 17

##### **Decesul sau vătămarea pasagerilor — daune produse bagajelor**

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

2. Transportatorul este răspunzător pentru daunele survenite datorită distrugerii, pierderii sau deteriorării bagajului înregistrat, cu condiția ca evenimentul care a provocat distrugerea, pierderea sau deteriorarea să fi avut loc la bordul aeronavei sau în perioada 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 unui bagaj neînregistrat, inclusiv al obiectelor personale, transportatorul poartă răspunderea dacă dauna survine din vina sa, a prepușilor sau a mandatarilor săi.

3. Dacă transportatorul recunoaște pierderea unui bagaj înregistrat sau dacă un bagaj înregistrat nu a sosit la destinație în termen de 21 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 prevederi contrare, în prezenta convenție termenul *bagaj* desemnează atât bagajul înregistrat, cât și bagajul neînregistrat.

#### ARTICOLUL 18

##### Daune produse mărfii

1. Transportatorul este răspunzător pentru dauna survenită prin distrugere, pierdere sau deteriorare a mărfii, cu condiția ca evenimentul care a cauzat dauna să se fi produs în timpul transportului aerian.

2. Totuși transportatorul nu este răspunzător dacă se dovedește și în măsura în care dovedește că distrugerea, pierderea sau deteriorarea mărfii s-a datorat:

- a) unui defect al mărfii, calității sau viciului acesteia;
- b) ambalării necorespunzătoare a mărfii, efectuată de către o altă persoană decât transportatorul, prepușii sau mandatarii acestuia;
- c) unei stări de război sau conflict armat;
- d) unei acțiuni a autorității publice realizate în legătură cu intrarea, ieșirea sau tranzitul mărfii.

3. Transportul aerian, în sensul paragrafului 1 al prezentului articol, include perioada în care marfa se află în grija transportatorului.

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

#### ARTICOLUL 19

##### Întârzierea

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

#### ARTICOLUL 20

##### Exonerarea

În cazul în care transportatorul dovedește că dauna a fost provocată sau favorizată de neglijența 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 provocat dauna sau a contribuit la provocarea acesteia. Când despăgubirea este reclamată de o altă persoană decât pasagerul, datorită decesului sau vătămării

suferite de pasager, transportatorul este în același mod exonerat, în întregime sau în parte, de răspundere, în măsura în care dovedește că neglijența sau orice altă acțiune greșită sau omisiune a respectivului pasager a provocat dauna ori a contribuit la provocarea acesteia. Prezentul articol se aplică tuturor prevederilor referitoare la răspundere conținute în prezenta convenție, inclusiv celor menționate în paragraful 1 al art. 21.

#### ARTICOLUL 21

##### Despăgubirea în caz de deces sau vătămare a pasagerilor

1. Pentru daunele menționate la paragraful 1 al art. 17, care nu depășesc 100.000 Drepturi Speciale de Tragere (DST) pentru fiecare pasager, transportatorul nu poate exclude sau limita răspunderea sa.

2. Transportatorul nu va fi răspunzător pentru daunele prevăzute la paragraful 1 al art. 17, în măsura în care acestea depășesc 100.000 DST pentru fiecare pasager, dacă dovedește că:

- a) respectiva daună nu s-a datorat neglijenței sau altei acțiuni greșite ori omisiuni a transportatorului sau a prepușilor ori mandatarilor acestuia;
- b) respectiva daună a survenit numai datorită neglijenței sau altei acțiuni greșite ori omisiuni a unei terțe părți.

#### ARTICOLUL 22

##### Limitele răspunderii cu privire la întârziere, bagaje și mărfuri

1. În cazul daunelor survenite datorită întârzierii în transportul persoanelor, astfel cum s-a specificat la art. 19, răspunderea transportatorului pentru fiecare pasager este limitată la suma de 4.150 DST.

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 suma este mai mare decât interesul real al pasagerului în livrarea la destinație.

3. La transportul de mărfuri răspunderea transportatorului în caz de distrugere, pierdere, deteriorare sau întârziere este limitată la suma de 17 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 aceleași informații înregistrate în alte mijloace, la care s-a făcut referire în paragraful 2 al art. 4, va fi luată în considerare și greutatea totală a acestor colete la determinarea limitei de răspundere.

5. Prevederile paragrafelor 1 și 2 ale prezentului articol nu se aplică dacă se dovedește că dauna a survenit datorită unei acțiuni sau omisiuni a transportatorului, a prepușilor sau mandatarilor acestuia, făcută cu intenția de a provoca o daună sau din imprudență, precum și în cunoștință de cauză că ar putea rezulta o daună, cu condiția ca în cazul unor asemenea acțiuni sau omisiuni ale prepușilor sau mandatarilor să se dovedească, de asemenea, că aceștia au acționat în cadrul atribuțiilor lor de serviciu.

6. Limitele prevăzute la art. 21 și în prezentul articol nu vor putea împiedica tribunalul de a solicita, în conformitate cu legislația pe care o aplică, achitarea unei sume suplimentare, corespunzătoare unei părți sau întregii sume rezultate din cheltuielile de judecată și din celelalte cheltuieli rezultate în urma litigiului și suportate de reclamant, inclusiv dobânda. Prevederile de mai sus nu se aplică în cazul în care valoarea daunelor solicitate, excluzând cheltuielile de judecată și alte cheltuieli legate de proces, nu depășește suma pe care transportatorul a oferit-o în scris reclamantului, în termen de 6 luni de la data la care a avut loc evenimentul care a provocat dauna sau înainte de introducerea acțiunii în justiție, dacă aceasta este ulterioară respectivului termen.

#### ARTICOLUL 23

##### Conversia unităților monetare

1. Sumele exprimate în DST în prezenta convenție se consideră că se referă la Drepturile Speciale de Tragere astfel cum sunt definite de Fondul Monetar Internațional. Conversia acestor sume în monedele naționale se va efectua, în cazul procedurilor juridice, în conformitate cu valoarea acestor monede în DST, la data hotărârii judecătorești. Valoarea monedei naționale exprimate în DST a unui stat parte care este membru al Fondului Monetar Internațional va fi calculată în conformitate cu metoda de evaluare aplicată de Fondul Monetar Internațional, în vigoare la data hotărârii judecătorești, pentru operațiunile și tranzacțiile sale. Valoarea în DST a monedei naționale a unui stat parte care nu este membru al Fondului Monetar Internațional va fi calculată conform procedurii stabilite de statul respectiv.

2. Cu toate acestea, statele care nu sunt membre ale Fondului Monetar Internațional, a căror legislație nu permite aplicarea prevederilor paragrafului 1 al prezentului articol, pot, în momentul ratificării sau aderării sau oricând după aceea, să declare că limita de răspundere a transportatorului, prevăzută la art. 21, este fixată, în cazul procedurilor juridice aplicate pe teritoriile lor, la o sumă de 1.500.000 unități monetare per pasager; 62.500 unități monetare per pasager în ceea ce privește paragraful 1 al art. 22; 15.000 unități monetare per pasager în ceea ce privește paragraful 2 al art. 22; și 250 unități monetare per kilogram în ceea

ce privește paragraful 3 al art. 22. Această unitate monetară este echivalentul a 65 de miligrame și jumătate de aur cu o finețe de nouă sute la mie. Aceste sume pot fi convertite în monedele naționale respective, în cifre rotunde. Conversia acestor sume în moneda națională se va face în conformitate cu legislația statului în cauză.

3. Metoda de calcul menționată în ultima propoziție a paragrafului 1 și metoda de conversie menționată la paragraful 2 vor fi realizate în așa fel încât, în măsura posibilului, să exprime în moneda națională a statului parte aceleași valori reale pentru sumele prevăzute la art. 21 și 22 ca cele care ar rezulta din aplicarea primelor trei propoziții ale paragrafului 1 din prezentul articol. Statele părți vor comunica depozitarului metoda lor de calcul în conformitate cu paragraful 1 sau rezultatul conversiei în conformitate cu paragraful 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 prevederilor art. 25 și sub rezerva paragrafului 2 de mai jos, limitele de răspundere prevăzute la art. 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 paragraful 1 al art. 23.

2. Dacă în urma revizuirii la care s-a făcut referire în paragraful precedent se stabilește un coeficient de inflație de peste 10%, depozitarul va notifica statelor 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 dezbateri în cadrul unei reuniuni a statelor părți. Depozitarul notifică imediat tuturor statelor părți intrarea în vigoare a oricărei revizui.

3. În pofida prevederilor paragrafului 1, procedura la care s-a făcut referire la paragraful 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, la care s-a făcut referire în paragraful 1, să fi depășit 30% de la revizuirea anterioară sau de la data intrării în vigoare a prezentei convenții, dacă nu a existat o revizuire anterioară. Revizuirile

ulterioare, realizate conform procedurii descrise la paragraful 1, vor avea loc la intervale de 5 ani, începând cu sfârșitul celui de-al cincilea an care urmează datei revizuirii lor survenite în baza prezentului paragraf.

#### ARTICOLUL 25

##### **Stipularea limitelor de răspundere**

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

#### ARTICOLUL 26

##### **Nulitatea dispozițiilor contractuale**

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

#### ARTICOLUL 27

##### **Libertatea de a încheia contracte**

Nici o prevedere a prezentei convenții nu poate împiedica transportatorul să refuze încheierea unui contract de transport, să renunțe la orice mijloc de apărare pe care îl are la dispoziție conform prezentei convenții sau să stabilească condiții care nu contravin prevederilor prezentei convenții.

#### ARTICOLUL 28

##### **Plăți anticipate**

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

#### ARTICOLUL 29

##### **Motive pentru revendicări**

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

#### ARTICOLUL 30

##### **Prepușii, mandatarii — suma totală a revendicărilor**

1. Dacă o acțiune este introdusă împotriva unui prepus sau mandatar al transportatorului, în legătură cu daunele la care se referă prezenta convenție, acest prepus sau

mandatar, dacă dovedește că a acționat în baza atribuțiilor sale de serviciu, are dreptul de a se prevala de condițiile și limitele de răspundere pe care le poate invoca transportatorul însuși în baza prezentei convenții.

2. Suma totală a despăgubirii care poate fi obținută de la transportator, de la prepușii sau de la mandatarii acestuia nu va depăși în acest caz limitele menționate.

3. Cu excepția transportului de mărfuri, prevederile paragrafelor 1 și 2 nu se aplică dacă se dovedește că dauna a survenit datorită unei acțiuni sau omisiuni a prepusului ori a mandatarului, făcută cu intenția de a provoca o daună, sau din imprudență și în cunoștință de cauză că ar putea provoca o daună.

#### ARTICOLUL 31

##### **Termenul de înregistrare a reclamațiilor**

1. Primirea fără reclamație de către destinatar a bagajelor înregistrate sau a mărfurilor constituie, până la proba contrară, dovada că acestea au fost predate în bună stare și în conformitate cu documentul de transport sau cu informațiile înregistrate în celelalte mijloace la care s-a făcut referire la paragraful 2 al art. 3 și la paragraful 2 al art. 4.

2. În caz de deteriorare destinatarul trebuie să adreseze transportatorului o reclamație imediat după descoperirea deteriorării și cel mai târziu într-un interval de 7 zile de la data primirii, pentru bagajele înregistrate, și de 14 zile de la data primirii, pentru mărfuri. În caz de întârziere, reclamația trebuie făcută cel mai târziu într-un termen de 21 de zile de la data la care bagajele sau mărfurile au fost puse la dispoziția sa.

3. Orice reclamație trebuie formulată în scris și remisă sau expediată în termenul menționat mai sus.

4. Dacă nici o reclamație nu este făcută în termenul menționat mai sus, nici o acțiune nu va fi întreprinsă împotriva transportatorului, cu excepția cazului de fraudă din partea acestuia.

#### ARTICOLUL 32

##### **Decesul persoanei răspunzătoare**

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

#### ARTICOLUL 33

##### **Jurisdicția**

1. Acțiunea în responsabilitate trebuie să fie introdusă, la cererea reclamantului, pe teritoriul unuia dintre statele părți, fie înaintea tribunalului de la domiciliul transportatorului sau de la locul sediului său principal de afaceri sau de la locul sediului său de afaceri unde a fost încheiat contractul, fie înaintea tribunalului de la locul de destinație.

2. În ceea ce privește dauna survenită prin deces sau vătămare a pasagerului, acțiunea în responsabilitate poate fi introdusă în fața unuia dintre tribunalele menționate la paragraful 1 sau pe teritoriul unui stat parte în care, la momentul accidentului, pasagerul avea reședința principală și permanentă și spre sau dinspre care transportatorul

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

3. În sensul paragrafului 2:

a) *acord comercial* înseamnă un acord, altul decât acordul de agenție, încheiat între transportatori și care se referă la prestările de servicii comune aferente transportului aerian de pasageri;

b) *reședința principală și permanentă* înseamnă unicul domiciliu stabil și permanent al pasagerului la momentul accidentului. Naționalitatea unui pasager nu reprezintă un factor determinant din acest punct de vedere.

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

#### ARTICOLUL 34

##### Arbitrajul

1. Sub rezerva prevederilor prezentului articol, părțile la contractul de transport de marfă pot stipula soluționarea prin arbitraj a oricărui diferend referitor la răspunderea transportatorului, în baza prezentei convenții. Respectiva înțelegere va fi consemnată în scris.

2. Procedura de arbitraj se desfășoară, la alegerea reclamantului, în una dintre jurisdicțiile tribunalului la care s-a făcut referire la art. 33.

3. Arbitrul sau tribunalul de arbitraj va aplica prevederile prezentei convenții.

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

#### ARTICOLUL 35

##### Perioada de introducere a acțiunii în responsabilitate

1. Dreptul la despăgubire este anulat dacă acțiunea în responsabilitate nu este introdusă în termen de 2 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 acestei perioade este determinată de legislația aplicată de tribunalul sesizat asupra cazului.

#### ARTICOLUL 36

##### Transportul succesiv

1. În cazul transportului definit conform paragrafului 3 al art. 1, efectuat de transportatori succesivi diferiți, fiecare transportator care acceptă pasageri, bagaje sau mărfuri este supus regulilor stabilite de prezenta convenție și este considerat a fi una dintre părțile la contractul de transport, în măsura în care contractul se raportează la acea parte a transportului efectuată sub controlul său.

2. În cazul unui asemenea transport, pasagerul sau orice persoană cu drepturi la despăgubire în numele acestuia poate acționa numai împotriva transportatorului care a efectuat transportul în timpul căruia s-a produs accidentul sau întârzierea, cu excepția cazului în care, printr-o înțele-

gere specială, primul transportator și-a asumat răspunderea pentru întreaga călătorie.

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

#### ARTICOLUL 37

##### Dreptul de recurs împotriva terțelor părți

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

#### CAPITOLUL IV

##### Transportul combinat

#### ARTICOLUL 38

##### Transportul combinat

1. În cazul transportului combinat, efectuat parțial ca transport aerian și parțial prin orice alt mod de transport, prevederile prezentei convenții se aplică, sub rezerva paragrafului 4 al art. 18, numai transportului aerian, în condițiile în care transportul aerian îndeplinește cerințele prevăzute la art. 1.

2. Nici o prevedere a prezentei convenții nu împiedică părțile, în cazul transportului combinat, să includă în documentul de transport aerian condiții referitoare la alte moduri de transport, cu condiția ca prevederile prezentei convenții să fie respectate în ceea ce privește transportul aerian.

#### CAPITOLUL V

##### Transportul aerian efectuat de o persoană, alta decât transportatorul contractual

#### ARTICOLUL 39

##### Transportatorul contractual — transportatorul de fapt

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

#### ARTICOLUL 40

##### Răspunderea transportatorului contractual și a transportatorului de fapt

Cu excepția prevederilor contrare ale prezentului capitol, dacă un transportator de fapt efectuează în întregime sau



parțial un transport care, în conformitate cu contractul la care se face referire la art. 39, este reglementat de prezenta convenție, atât transportatorul contractual, cât și transportatorul de fapt se supun regulilor prezentei convenții, primul pentru întregul transport prevăzut în contract, cel de-a doilea numai pentru transportul pe care îl efectuează.

#### ARTICOLUL 41

##### **Răspunderea reciprocă**

1. Acțiunile și omisiunile transportatorului de fapt și ale prepușilor și mandatarilor săi, care acționează în cadrul atribuțiilor lor de serviciu, în legătură cu transportul efectuat de către transportatorul de fapt, vor fi considerate a fi și ale transportatorului contractual.

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

#### ARTICOLUL 42

##### **Adresarea instrucțiunilor și a reclamațiilor**

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

#### ARTICOLUL 43

##### **Prepușii și mandatarii**

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

#### ARTICOLUL 44

##### **Cumulul daunelor**

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

#### ARTICOLUL 45

##### **Adresarea reclamațiilor**

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

#### ARTICOLUL 46

##### **Jurisdicția suplimentară**

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

#### ARTICOLUL 47

##### **Nulitatea prevederilor contractuale**

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

#### ARTICOLUL 48

##### **Raporturile reciproce ale transportatorului contractual și ale transportatorului de fapt**

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

#### CAPITOLUL VI

##### **Alte prevederi**

#### ARTICOLUL 49

##### **Aplicarea obligatorie**

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

#### ARTICOLUL 50

##### **Asigurarea**

Statele părți solicită transportatorilor lor să încheie și să mențină în termeni de valabilitate un contract de asigurare corespunzător, care să acopere răspunderea ce le revine în baza prezentei convenții. Unui transportator i se poate

solicita de statul parte în care operează să prezinte dovada că deține o asigurare corespunzătoare care acoperă răspunderea ce îi revine în baza prezentei convenții.

#### ARTICOLUL 51

##### Transportul efectuat în circumstanțe extraordinare

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

#### ARTICOLUL 52

##### Definirea termenului „zile“

În prezenta convenție termenul *zile* se referă la zilele calendaristice și nu la zilele lucrătoare.

#### CAPITOLUL VII

##### Clauze finale

#### ARTICOLUL 53

##### Semnarea, ratificarea și intrarea în vigoare

1. Prezenta convenție este deschisă pentru semnare la Montreal la 28 mai 1999 de statele participante la Conferința internațională de drept aerian, desfășurată la Montreal în perioada 10–28 mai 1999. După data de 28 mai 1999 convenția va fi deschisă pentru semnare de către toate statele, la sediul Organizației Aviației Civile Internaționale din Montreal, până când aceasta va intra în vigoare în conformitate cu paragraful 6.

2. Prezenta convenție este deschisă pentru semnare, în aceleași condiții, de organizațiile de integrare economică regională. În sensul prezentei convenții, *organizație de integrare economică regională* înseamnă o organizație constituită de statele suverane dintr-o regiune, care are competență asupra anumitor domenii reglementate de prezenta convenție și care a fost autorizată în mod corespunzător să semneze, să ratifice, să accepte, să aprobe sau să adere la prezenta convenție. Orice referire din prezenta convenție la un *stat parte* sau la *state părți*, făcută în alt mod decât cel prevăzut în paragraful 2 al art. 1, în paragraful 1 b) al art. 3, în paragraful b) al art. 5, în art. 23, 33, 46 și în paragraful b) al art. 57, se aplică în mod egal organizațiilor de integrare economică regională. În sensul art. 24, referirile la *o majoritate a statelor părți* și la *o treime din numărul 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 a semnat prezenta convenție poate accepta, aproba sau adera în orice moment la aceasta.

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

6. Prezenta convenție va intra în vigoare în a șazecea zi de la data depunerii la depozitar a celui de-al treizecilea instrument de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare, pentru statele care au depus un asemenea instrument. Instrumentele depuse de organizațiile de integrare

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

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

8. Depozitarul va notifica imediat tuturor semnatarilor și tuturor statelor părți:

a) fiecare semnare a prezentei convenții, precum și data acesteia;

b) fiecare depunere a unui instrument de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare, precum și data acestora;

c) data intrării în vigoare a prezentei convenții;

d) data intrării în vigoare a oricărei revizuirii a limitelor de răspundere stabilite în baza prezentei convenții;

e) orice denunțare în baza art. 54.

#### ARTICOLUL 54

##### Denunțarea

1. Orice stat parte poate denunța prezenta convenție prin notificarea scrisă a depozitarului.

2. Denunțarea va intra în vigoare în a o sută optzecea zi de la data la care depozitarul a primit notificarea.

#### ARTICOLUL 55

##### Raportul cu celelalte instrumente ale Convenției de la Varșovia

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

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

a) Convenția pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional, semnată la Varșovia la 12 octombrie 1929, denumită în continuare *Convenția de la Varșovia*;

b) Protocolul privind modificarea Convenției pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional, semnată la Varșovia la 12 octombrie 1929, încheiat la Haga la 28 septembrie 1955, denumit în continuare *Protocolul de la Haga*;

c) Convenția, suplimentară la Convenția de la Varșovia, pentru unificarea anumitor reguli cu privire la transportul aerian internațional efectuat de o persoană, alta decât transportatorul contractual, semnată la Guadalajara la 18 septembrie 1961, denumită în continuare *Convenția de la Guadalajara*;

d) Protocolul privind modificarea Convenției pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional, semnată la Varșovia la 12 octombrie 1929, așa cum a fost amendată prin Protocolul încheiat la Haga la 28 septembrie 1955, semnat la Guatemala City la 8 martie 1971, denumit în continuare *Protocolul de la Guatemala City*;

e) Protocelele adiționale nr. 1, 2 și 3 și Protocolul nr. 4 de la Montreal privind modificarea Convenției de la Varșovia, astfel cum a fost amendată prin Protocolul de la Haga, sau a Convenției de la Varșovia, astfel cum a fost amendată prin Protocolul de la Haga și prin Protocolul de la Guatemala City, semnate la Montreal la 25 septembrie 1975, denumite în continuare *Protocelele de la Montreal*; sau

2. pe teritoriul unui singur stat parte la prezenta convenție, în virtutea faptului că acest stat este parte la unul sau mai multe dintre instrumentele la care s-a făcut referire la pct. 1 lit. a), b), c), d) și e).

## ARTICOLUL 56

**State cu mai multe regimuri juridice**

1. Dacă un stat cuprinde două sau mai multe unități teritoriale în care se aplică regimuri juridice diferite în legătură cu problemele tratate de prezenta convenție, acesta poate, în momentul semnării, ratificării, acceptării, aprobării sau aderării, să declare că prezenta convenție se aplică tuturor unităților sale teritoriale sau doar uneia ori mai multora dintre acestea și poate, în orice moment, să modifice această declarație prin altă declarație.

2. Orice astfel de declarație va fi notificată depozitarului și va trebui să menționeze în mod expres unitățile teritoriale cărora li se aplică convenția.

3. În cazul unui stat parte care a făcut o asemenea declarație:

a) referirile la *moneda națională*, de la art. 23, vor fi interpretate ca fiind referiri la moneda respectivei unități teritoriale a statului în cauză; și

b) referirea la *legislația națională*, de la art. 28, va fi interpretată ca fiind referire la legislația respectivei unități teritoriale a statului în cauză.

## ARTICOLUL 57

**Rezerve**

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

a) transporturilor aeriene internaționale efectuate și operate direct de respectivul stat parte în scopuri necomerciale, în exercitarea funcțiilor și obligațiilor sale de stat suveran; și/sau

b) transporturilor de persoane, bagaje și de mărfuri efectuate în folosul autorităților militare, cu aeronave înmatriculate sau închiriate de respectivul stat parte, întreaga capacitate a acestor aeronave fiind rezervată de respectivele autorități sau în numele acestora.

Drept care subsemnații plenipotențari, autorizați în mod corespunzător, au semnat prezenta convenție.

Încheiată la Montreal la 28 mai 1999, în limbile engleză, franceză, arabă, chineză, spaniolă și rusă, toate textele fiind autentice în egală măsură. Prezenta convenție va fi depozitată în arhivele Organizației Aviației Civile Internaționale, iar depozitarul va transmite copii autentificate de pe aceasta tuturor statelor părți la Convenția de la Varșovia, la Protocolul de la Haga, la Convenția de la Guadalajara, la Protocolul de la Guatemala City, precum și la Protocoalele de la Montreal.

## GUVERNUL ROMÂNIEI

## ORDONANȚĂ

**pentru modificarea și completarea Legii nr. 129/1998 privind înființarea, organizarea și funcționarea Fondului Român de Dezvoltare Socială**

În temeiul prevederilor art. 107 din Constituția României și ale art. 1 lit. B pct. 17 din Legea nr. 125/2000 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe,

**Guvernul României** adoptă prezenta ordonanță.

**Art. I.** — Legea nr. 129/1998 privind înființarea, organizarea și funcționarea Fondului Român de Dezvoltare Socială, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 238 din 30 iunie 1998, se modifică și se completează după cum urmează:

1. **La alineatul (1) al articolului 2, litera e) va avea următorul cuprins:**

„e) *acordul de grant* este acea convenție încheiată între Fond și reprezentanții de drept ai beneficiarilor, în temeiul căreia Fondul transmite beneficiarilor sau, după caz, organizațiilor intermediare, cu titlu gratuit, sume de bani, denumite granturi, în scopul exclusiv al executării proiectelor aprobate;“

2. **La alineatul (1) al articolului 2, după litera i) se introduce litera i<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:**

„i<sup>1</sup>) *comitetul de întreținere a proiectului* este unitatea de întreținere a proiectului alcătuită din minimum 3 persoane din cadrul grupului din comunitatea rurală săracă, desem-

nate de membrii acestuia printr-o procură specială, certificată de secretarul comunei a cărei rază se află satul sau așezarea umană izolată;“

3. **După articolul 2 se introduc articolele 2<sup>1</sup> — 2<sup>5</sup> cu următorul cuprins:**

„Art. 2<sup>1</sup>. — Categoriile de proiecte finanțate de Fond sunt următoarele:

a) *proiecte de mică infrastructură rurală* propuse de grupurile din comunitățile rurale sărace, definite la art. 2 alin. (1) lit. b);

b) *proiecte de activități generatoare de venit* propuse de grupurile productive provenite din comunități sărace, definite la art. 2 alin. (1) lit. d);

c) *proiecte de servicii sociale comunitare* propuse de organizațiile intermediare, definite la art. 2 alin. (1) lit. j).

Art. 2<sup>2</sup>. — (1) Grupul din comunitatea rurală săracă poate face uz de personalitatea juridică dobândită potrivit art. 2 alin. (2) numai în raporturile juridice născute în

legătură cu realizarea unui proiect și cu întreținerea acestuia după încetarea finanțării Fondului. La închiderea proiectelor finanțate de Fond comitetul de întreținere a proiectului preia toate drepturile și este ținut de toate obligațiile comitetului de conducere a proiectului în ceea ce privește întreținerea bunurilor rezultate din executarea proiectului, executând totodată și ultimele acte de gestiune financiară ce constau în plata garanției de bună execuție a contractelor încheiate, din contul bancar deschis pentru proiectul finanțat de Fond.

(2) Proprietatea asupra obiectivelor rezultate din executarea proiectelor de mică infrastructură rurală revine, la data închiderii proiectelor, unităților administrativ-teritoriale, cu obligația întreținerii lor împreună cu comitetul de întreținere a proiectului.

Art. 2<sup>3</sup>. — (1) După aprobarea de către Fond a cererii de finanțare membrii grupului productiv provenit dintr-o comunitate săracă, grup care a dobândit personalitate juridică potrivit art. 2 alin. (2), vor constitui, în vederea încheierii acordului de grant, o nouă persoană juridică în una dintre următoarele forme de asociere:

— cooperativă de consum constituită potrivit Legii nr. 109/1996 privind organizarea și funcționarea cooperației de consum și a cooperației de credit;

— societate agricolă constituită potrivit prevederilor titlului II din Legea nr. 36/1991 privind societățile agricole și alte forme de asociere în agricultură;

— asociație sau fundație constituită potrivit Ordonanței Guvernului nr. 26/2000 cu privire la asociații și fundații.

(2) În situația prevăzută la alin. (1) persoana juridică prevăzută la art. 2 alin. (2) încetează să ființeze, potrivit procedurilor stabilite de Fond.

(3) Proprietatea asupra bunurilor achiziționate în scopul executării proiectelor de activități generatoare de venit revine, la data închiderii proiectelor, persoanei juridice nou-constituite în condițiile alin. (1).

Art. 2<sup>4</sup>. — Proprietatea asupra bunurilor achiziționate în scopul realizării proiectelor de servicii sociale comunitare revine, la data închiderii lor, organizațiilor intermediare definite la art. 2 alin. (1) lit. j), care au obligația să le utilizeze pentru aceleași scopuri pentru care au fost achiziționate.

Art. 2<sup>5</sup>. — În situația în care nu sunt respectate prevederile acordului de grant Fondul va stabili procedurile ce

reglementează retragerea sumelor din grant rămase în conturile bancare.“

4. **Litera h) a articolului 12 va avea următorul cuprins:**

„h) desemnează subcomitete pe categorii de proiecte, formate din 3 membri ai consiliului director care fac recomandări privind aprobarea finanțării acestora;“

5. **La articolul 12, după litera h) se introduce litera h<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:**

„h<sup>1</sup>) aprobă finanțarea proiectelor rezultate în urma procesului de evaluare, la recomandarea subcomitetelor;“

6. **Articolul 35 se completează cu alineatul (2) cu următorul cuprins:**

„(2) Membrii consiliului director, directorul executiv și personalul Fondului nu răspund pentru acțiunile sau inacțiunile beneficiarilor de granturi care încalcă reglementările Fondului, după probarea respectării de către Fond a prevederilor acordurilor de grant încheiate, respectiv sistarea finanțării proiectului și/sau aplicarea legislației în materie.“

7. **În tot cuprinsul legii, termenul *contract de grant* se înlocuiește cu termenul *acord de grant*.**

Art. II. — (1) Pentru proiectele de activități generatoare de venit, aflate în curs de finanțare la momentul intrării în vigoare a prezentei ordonanțe, înaintea închiderii lor, membrii grupului productiv provenit dintr-o comunitate săracă, grup care a dobândit personalitate juridică în baza prevederilor art. 2 alin. (2) din Legea nr. 129/1998, pot constitui, potrivit procedurilor stabilite de Fond, o nouă persoană juridică în una dintre formele de asociere prevăzute la art. 2<sup>3</sup> alin. (1) din Legea nr. 129/1998, astfel cum a fost modificată și completată prin prezenta ordonanță.

(2) Proprietatea asupra bunurilor rezultate în urma executării proiectelor de activități generatoare de venit, finanțate de Fond, revine, cu obligația asigurării întreținerii acestora, persoanei juridice nou-constituite în condițiile alin. (1). În această situație, persoana juridică prevăzută la art. 2 alin. (2) din Legea nr. 129/1998 încetează să ființeze, potrivit procedurilor stabilite de Fond.

(3) În situația în care membrii grupului productiv provenit dintr-o comunitate săracă nu se constituie într-o nouă persoană juridică potrivit alin. (1), proprietatea asupra bunurilor rezultate în urma executării proiectelor finanțate de Fond revine unităților administrativ-teritoriale sau unităților de interes public local, cu avizul Fondului.

PRIM-MINISTRU  
**MUGUR CONSTANTIN ISĂRESCU**

Contrasemnează:

Președintele Consiliului director  
al Fondului Român de Dezvoltare Socială,

**Radu Dop**

Secretarul general al Guvernului,

**Radu Stroe**

Ministrul funcției publice,

**Vlad Roșca**

Ministrul finanțelor,

**Decebal Traian Remeș**

## GUVERNUL ROMÂNIEI

## ORDONANȚĂ

## privind înființarea Institutului pentru Studierea Problemelor Minorităților Naționale

În temeiul prevederilor art. 107 alin. (1) și (3) din Constituția României, în conformitate cu prevederile art. 1 lit. S pct. 1 din Legea nr. 125/2000 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe,

**Guvernul României** adoptă prezenta ordonanță.

Art. 1. — (1) Se înființează Institutul pentru Studierea Problemelor Minorităților Naționale, ca instituție publică cu personalitate juridică în subordinea Guvernului și coordonarea Departamentului pentru Protecția Minorităților Naționale, cu sediul în municipiul Cluj-Napoca.

(2) Institutul pentru Studierea Problemelor Minorităților Naționale este un institut de cercetare pluridisciplinară.

Art. 2. — (1) Scopul Institutului pentru Studierea Problemelor Minorităților Naționale este de a asigura o mai bună cunoaștere de către instituțiile publice, organizațiile neguvernamentale și cetățenii români a problematicii drepturilor minorităților naționale, a modului în care comunitățile minorităților își păstrează, își dezvoltă și își exprimă identitatea etnică, culturală, lingvistică și religioasă, precum și a modului în care aceste drepturi sunt garantate în alte țări.

(2) Totodată scopul Institutului pentru Studierea Problemelor Minorităților Naționale este să informeze opinia publică de peste hotare în legătură cu modalitățile practice prin care drepturile minorităților naționale sunt asigurate și respectate în România.

Art. 3. — Principalele atribuții ale Institutului pentru Studierea Problemelor Minorităților Naționale sunt:

a) elaborarea unor studii și efectuarea unor cercetări privind diferitele aspecte ale păstrării, dezvoltării și exprimării identității etnice, culturale, lingvistice și religioase în rândul minorităților naționale;

b) organizarea de programe de formare destinate îndeosebi acelor categorii de persoane care au răspunderi speciale pentru protecția minorităților naționale sau pentru cunoașterea problematicii minorităților naționale;

c) organizarea și realizarea unui program permanent de relații cu instituții guvernamentale și neguvernamentale din străinătate, care au în obiectivele lor problematica minorităților naționale;

d) furnizarea, la cerere sau periodic, de informații privind eforturile guvernamentale și neguvernamentale din România pentru a promova și proteja drepturile minorităților naționale și eforturile similare din alte țări, precum și angajamentele

internaționale asumate de România și modul în care ele sunt îndeplinite;

e) organizarea de sondaje de opinie publică pe diferite aspecte, privind protecția minorităților naționale în România.

Art. 4. — (1) Alte atribuții, modul de organizare și funcționare, precum și structura organizatorică și numărul maxim de personal se aprobă prin hotărâre a Guvernului, la propunerea Departamentului pentru Protecția Minorităților Naționale.

(2) Regulamentul de organizare și funcționare propriu se aprobă de conducerea acestuia.

Art. 5. — În cadrul Institutului pentru Studierea Problemelor Minorităților Naționale va funcționa un centru de documentare referitoare la drepturile minorităților naționale, precum și de referințe bibliografice. Accesul la datele centrului de documentare, la studiile, cercetările și la toate serviciile institutului este deschis tuturor utilizatorilor.

Art. 6. — (1) Institutul pentru Studierea Problemelor Minorităților Naționale poate realiza cercetări pe bază de contract cu alte instituții și organisme științifice, precum și alte servicii din domeniul său de activitate, potrivit deciziei conducerii acestuia ori la solicitarea unor organisme de specialitate din țară și din străinătate.

(2) Pentru serviciile prestate institutul percepe tarife care se aprobă de ordonatorul principal de credite bugetare.

Art. 7. — (1) Finanțarea cheltuielilor curente și de capital ale Institutului pentru Studierea Problemelor Minorităților Naționale se asigură din venituri extrabugetare și din alocațiile acordate de la bugetul de stat.

(2) Veniturile extrabugetare se constituie din sumele rezultate din contracte sau din prestarea altor servicii din domeniul său de activitate, precum și din donații sau sponsorizări.

Art. 8. — Institutul pentru Studierea Problemelor Minorităților Naționale va prezenta anual Departamentului pentru Protecția Minorităților Naționale un raport privind activitatea desfășurată.

PRIM-MINISTRU

**MUGUR CONSTANTIN ISĂRESCU**

Contrasemnează:

Ministru delegat pe lângă primul-ministru  
pentru minoritățile naționale,

**Eckstein Kovács Péter**

p. Ministrul culturii,

**Maria Berza,**

secretar de stat

Ministrul finanțelor,

**Decebal Traian Remeș**



## GUVERNUL ROMÂNIEI

**ORDONANȚĂ**  
**privind declararea orașului Sulina, județul Tulcea, și a zonei înconjurătoare**  
**ca obiectiv de interes național**

În temeiul prevederilor art. 107 din Constituția României și ale art. 1 lit. H din Legea nr. 125/2000 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe,

**Guvernul României** adoptă prezenta ordonanță.

Art. 1. — Se declară ca obiectiv de interes național orașul Sulina, județul Tulcea, și zona delimitată potrivit anexei nr. 1, pentru inițierea și realizarea lucrărilor de restaurare, consolidare, conservare și punere în valoare a monumentelor istorice, precum și pentru inițierea și realizarea lucrărilor publice de reabilitare a construcțiilor, echipamentelor și infrastructurii.

Art. 2. — Realizarea lucrărilor în unitățile administrativ-teritoriale prevăzute în anexa nr. 2 va avea în vedere, cu precădere:

a) reabilitarea construcțiilor, echipamentelor și infrastructurii, precum: realizarea unui aeroport sau heliport, asfaltarea căilor de acces în zonele turistice, refacerea rețelei de distribuție a apei și epurarea apelor uzate, canalizare, curent electric, telefonie în orașul Sulina, realizarea unui sistem de apărare și prevenire a inundațiilor și viiturilor, asfaltarea și modernizarea străzilor din orașul Sulina, precum și a drumului Sulina—C.A. Rosetti, realizarea echipamentelor necesare prezervării biosferei;

b) reabilitarea obiectivelor turistice din zonă;

c) restaurarea și introducerea în circuitul turistic a unor clădiri monument istoric;

d) sprijinirea întreprinderilor mici și mijlocii în vederea impulsivării agroturismului și a turismului cultural;

Art. 3. — Pentru coordonarea lucrărilor prevăzute la art. 1 și monitorizarea activităților, în termen de 120 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe, prin hotărâre a Guvernului va fi constituit un comitet de coordonare alcătuit din reprezentanți ai autorităților publice centrale și locale interesate.

Art. 4. — Pentru finanțarea lucrărilor prevăzute la art. 1 se vor utiliza:

a) sume alocate cu această destinație de la bugetul de stat și de la bugetele județului Tulcea, orașului Sulina sau ale comunelor C.A. Rosetti, Crișan și Sfântu Gheorghe, după caz;

b) sume alocate din Fondul Național de Dezvoltare Regională, precum și din alte fonduri constituite potrivit legii;

c) sume alocate de organisme internaționale, precum și de organizații neguvernamentale;

d) sponsorizări, donații și alte liberalități, potrivit legii;

e) alte surse, potrivit legii.

Art. 5. — Anexele nr. 1 și 2 fac parte integrantă din prezenta ordonanță.

PRIM-MINISTRU  
**MUGUR CONSTANTIN ISĂRESCU**

Contrasemnează:

p. Ministrul culturii,  
**Maria Berza**,  
secretar de stat

Ministrul funcției publice,  
**Vlad Roșca**

Ministrul lucrărilor publice și amenajării teritoriului,  
**Nicolae Noica**

Ministrul finanțelor,  
**Decebal Traian Remeș**

București, 31 august 2000.  
Nr. 125.

**JUDEȚUL GALAȚI**



**JUDEȚUL CONSTANȚA**

- MUNICIPIU - REȘEDINȚĂ DE JUDEȚ
- ORAȘ
- REȘEDINȚĂ DE COMUNĂ

**DELIMITARE TERITORIALĂ - UNITĂȚI ADMINISTRATIVE COMPONENTE:**  
**SULINA, C.A.ROSETTI, CRIȘAN, SFÂNTU GHEORGHE**

**LISTA**

**cuprinzând unitățile administrativ-teritoriale în care vor fi efectuate cu precădere lucrări de infrastructură, reabilitare a obiectivelor turistice și restaurare a monumentelor istorice**

1. Orașul Sulina
  2. Comuna C.A. Rosetti
  3. Comuna Crișan
  4. Comuna Sfântu Gheorghe
- 

---

**EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI – CAMERA DEPUTAȚILOR**

---

Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, str. Izvor nr. 2–4, Palatul Parlamentului, sectorul 5, București,  
cont nr. 2511.1–12.1/ROL Banca Comercială Română – S.A. – Sucursala „Unirea” București  
și nr. 5069427282 Trezoreria sector 5, București (alocat numai persoanelor juridice bugetare).

Adresa pentru publicitate : Serviciul relații cu publicul și agenții economici, București,  
șos. Panduri nr. 1, bloc P33, parter, sectorul 5, telefon 411.58.33.

Tiparul : Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, tel. 490.65.52, 335.01.11/2178 și 402.21.78,  
E-mail: ramomrk@bx.logicnet.ro, Internet: www.monitoruloficial.ro

---