Convenzione per l'unificazione di alcune norme sul trasporto aereo internazionale¹

Conchiusa a Varsavia il 12 ottobre 1929
Approvata dall'Assemblea federale il 22 marzo 1934²
Ratificazione depositata dalla Svizzera il 9 maggio 1934
Entrata in vigore per la Svizzera il 7 agosto 1934
(Stato 14 agosto 2024)

Il Presidente del Reich germanico, il Presidente della Repubblica d'Austria, Sua Maestà il Re dei Belgi, il Presidente degli Stati Uniti del Brasile, Sua Maestà il Re dei Bulgari, il Presidente del Governo nazionalista della Repubblica di Cina, Sua Maestà il Re di Danimarca e d'Islanda, Sua Maestà il Re d'Egitto, Sua Maestà il Re di Spagna, il Capo di Stato della Repubblica di Estonia, il Presidente della Repubblica di Finlandia, il Presidente della Repubblica Francese, Sua Maestà il Re di Gran Bretagna, d'Irlanda e dei Territori Britannici d'Oltre Mare, Imperatore delle Indie, il Presidente della Repubblica Ellenica, Sua Altezza Serenissima il Reggente il Regno d'Ungheria, Sua Maestà il Re d'Italia, Sua Maestà l'Imperatore del Giappone, il Presidente della Repubblica di Lettonia, Sua Altezza Reale la Granduchessa di Lussemburgo, il Presidente degli Stati Uniti del Messico, Sua Maestà il Re di Norvegia, Sua Maestà la Regina dei Paesi Bassi, il Presidente della Repubblica di Polonia, Sua Maestà il Re di Rumenia, Sua Maestà il Re di Svezia, il Consiglio federale svizzero, il Presidente della Repubblica Cecoslovacca, il Comitato Centrale Esecutivo dell'Unione delle Repubbliche Socialiste dei Sovieti, il Presidente degli Stati Uniti del Venezuela, Sua Maestà il Re di Jugoslavia;

avendo riconosciuta la necessità di regolare in modo uniforme le condizioni del trasporto aereo internazionale per quanto riguarda i documenti utilizzati per questo trasporto e la responsabilità del vettore;

hanno designati a questo scopo i loro plenipotenziari i quali, debitamente autorizzati, hanno concluso e firmato la seguente Convenzione:

CS 13 605; FF 1933 II 895 ted. 907 franc.

- ¹ Le mod. del 28 set. 1955 (RS 0.748.410.1; RU 1963 685) e del 25 set. 1975 (RS 0.748.410.3/.6; RU 2003 157 164 172) sono introdotte nel presente testo. Le stesse valgono comunemente unicamente nei rapporti con gli Stati parte. Vedi pertanto gli specifici campi d'applicazione.
- ² RU 1950 497

Capitolo I: Oggetto – Definizione

Art. 1

¹ La presente Convenzione si applica ad ogni trasporto internazionale di persone, bagagli o merci, effettuato con aeromobile dietro remunerazione. Essa si applica pure ai trasporti gratuiti effettuati con aeromobile da un'impresa di trasporti aerei.

² È qualificato «trasporto internazionale» a' sensi della presente Convenzione, ogni trasporto in cui, secondo le stipulazioni delle parti, il punto di partenza e il punto di destinazione, che abbia luogo o no interruzione di trasporto o trasbordo, sono situati sul territorio di due alte Parti contraenti o sul territorio d'una sola alta Parte contraente, se uno scalo è previsto sul territorio d'un altro Stato, anche se non sia un'alta Parte contraente. Il trasporto senza un tale scalo tra due punti del territorio d'una sola alta Parte contraente non è considerato come internazionale a' sensi della presente Convenzione.³

³ Il trasporto da eseguire per aria da diversi vettori successivi è considerato – nei riguardi dell'applicazione della presente Convenzione – come trasporto unico, quando le Parti l'hanno previsto come una sola operazione e sia stato concluso sotto forma d'un solo contratto o d'una serie di contratti; esso non perde il suo carattere internazionale qualora un solo contratto o una serie di contratti debbano essere eseguiti integralmente sul territorio d'un medesimo Stato.⁴

Art. 2

¹ La Convenzione si applica ai trasporti effettuati dallo Stato o dalle altre persone giuridiche di diritto pubblico, nelle condizioni previste all'art. 15.⁶

² Nel trasporto delle spedizioni postali, il trasportatore è responsabile unicamente nei confronti dell'Amministrazione postale competente conformemente alle norme applicabili nei rapporti tra trasportatori e le amministrazioni postali.⁷

³ Le disposizioni della presente Convenzione, diverse da quelle del precedente comma 2, non si applicano al trasporto delle spedizioni postali.⁸

³ Nuovo testo giusta l'art. I lett. a del Prot. d'emendamento del 28 set. 1955, approvato dall'AF il 20 set. 1962 ed in vigore per la Svizzera dal 1° ago. 1963 (RU 1963 685; FF 1962 I 1401 ted. 1449 franc.).

⁴ Nuovo testo giusta l'art. I lett. b del Prot. d'emendamento del 28 set. 1955, approvato dall'AF il 20 set. 1962 ed in vigore per la Svizzera dal 1° ago. 1963 (RU 1963 685; FF 1962 I 1401 ted. 1449 franc.).

⁵ Rettificazione, secondo il testo originale, della traduzione italiana pubblicata nella RU.

⁶ Vedi però il Prot. addizionale qui di seguito.

⁷ Nuovo testo giusta l'art. II del Prot. di Montreal n. 4 del 25 set. 1975, approvato dall'AF il 19 giu. 1987 ed in vigore per la Svizzera dal 14 giu. 1998 (RU 2003 172; FF 1986 III 634).

⁸ Introdotto dall'art. II del Prot. di Montreal n. 4 del 25 set. 1975, approvato dall'AF il 19 giu. 1987 ed in vigore per la Svizzera dal 14 giu. 1998 (RU 2003 172; FF 1986 III 634).

Capitolo II: Titolo di trasporto

Sezione I: Biglietto di passaggio

Art. 3⁹

¹ Nel trasporto dei viaggiatori è rilasciato un biglietto di passaggio, contenente:

- a. l'indicazione del punto di partenza e quello di destinazione;
- b. se il punto di partenza e quello di destinazione sono situati sul territori d'una medesima alta Parte contraente e siano previsti uno o parecchi scali sul territorio d'un altro Stato, l'indicazione di tali scali;
- c. un avviso indicante che il trasporto d'un viaggiatore per un viaggio con destinazione finale o scalo in un paese diverso da quello di partenza, può essere regolato dalla convenzione di Varsavia, la quale, in generale, limita la responsabilità del vettore nel caso di morte o di lesione corporale e di perdita o d'avarria nel bagaglio.

² Il biglietto fa fede, fino a prova contraria, della conclusione e delle condizioni del contratto di trasporto. La mancanza, l'irregolarità o la perdita del biglietto non menoma né l'esistenza, né la validità del contratto di trasporto, il quale sarà nondimeno soggetto alle regola della presente Convenzione. Tuttavia, se il viaggiatore s'imbarca con il consenso del vettore, senza che sia stato rilasciato il biglietto di passaggio, o se il biglietto non contiene l'avviso prescritto nel capoverso 1, lettera c, del presente articolo, il vettore non avrà il diritto di prevalersi delle disposizioni dell'articolo 22.

Sezione II: Scontrino del bagaglio

Art. 4¹⁰

¹ Nel trasporto dei bagagli registrati, è rilasciato uno scontrino di bagaglio, il quale, ove non sia combinato con un biglietto di passaggio conforme alle disposizioni dell'articolo 3, capoverso 1, oppure incluso in tale biglietto, deve contenere:

- a. l'indicazione del punto di partenza e quello di destinazione;
- b. se il punto di partenza e quello di destinazione sono situati sul territorio d'una medesima alta Parte contraente e siano previsti uno o parecchi scali sul territorio d'un altro Stato, l'indicazione di tali scali;
- c. un avviso indicante che il trasporto d'un viaggiatore per un viaggio con destinazione finale o scalo in un paese diverso da quello di partenza, può essere

⁹ Nuovo testo giusta l'art. III lett. a e b del Prot. d'emendamento del 28 set. 1955, approvato dall'AF il 20 set. 1962 ed in vigore per la Svizzera dal 1° ago. 1963 (RU 1963 685; FF 1962 I 1401 ted. 1449 franc.).

¹⁰ Nuovo testo giusta l'art. IV lett. a e b del Prot. d'emendamento del 28 set. 1955, approvato dall'AF il 20 set. 1962 ed in vigore per la Svizzera dal 1° ago. 1963 (RU 1963 685; FF 1962 I 1401 ted. 1449 franc.).

regolato dalla convenzione di Varsavia, la quale, in generale, limita la responsabilità del vettore nel caso di perdita o d'avaria del bagaglio.

² Lo scontrino del bagaglio fa fede, fino a prova contraria, della registrazione di questo e delle condizioni del contratto di trasporto. La mancanza, l'irregolarità o la perdita dello scontrino non menoma né l'esistenza, né la validità del contratto di trasporto, il quale sarà nondimeno soggetto alle regole della presente Convenzione. Tuttavia, il vettore che accetta il bagaglio senza che sia stato rilasciato uno scontrino o questo non sia combinato con un biglietto di passaggio conforme alle disposizioni dell'articolo 3, capoverso 1, lettera c, non sia incluso in tale biglietto, oppure non contenga l'avviso prescritto nel capoverso 1, lettera c, del presente articolo, non avrà diritto di prevalersi delle disposizioni dell'articolo 22, capoverso 2.

Sezione III:¹¹ Documenti relativi alle merci

Art. 5

¹ Per il trasporto di merci viene emessa una lettera di trasporto aereo.

² L'impiego di ogni altro mezzo che attesti le indicazioni relative al trasporto da eseguire può, con il consenso del mittente, sostituirsi all'emissione della lettera di trasporto aereo. Ove vengano utilizzati tali altri mezzi, il trasportatore rilascia al mittente a richiesta di quest'ultimo, una ricevuta della merce che permetta l'identificazione della spedizione e l'accesso alle indicazioni registrate da tali altri mezzi.

³ L'impossibilità di utilizzare, nei punti di transito e di destinazione, altri mezzi che permettano di accertare le indicazioni relative al trasporto, di cui al precedente comma 2, non autorizza il trasportatore a rifiutare l'accettazione delle merci in vista del trasporto.

Art. 6

¹ La lettera di trasporto aereo viene redatta dal mittente in tre esemplari originali.

² Il primo esemplare porta la menzione «per il trasportatore» e viene firmato dal mittente. Il secondo esemplare porta la menzione «per il destinatario» e viene firmato dal mittente e dal trasportatore. Il terzo esemplare viene firmato dal trasportatore e rinviato da quest'ultimo al mittente dopo l'accettazione della merce.

³ La firma del trasportatore e quella del mittente possono essere stampate o sostituite da un timbro.

⁴ Se, a richiesta del mittente, il trasportatore redige la lettera di trasporto aereo, egli viene considerato, sino a prova contraria, come agente in nome del mittente.

¹¹ Nuovo testo giusta l'art. III del Prot. di Montreal n. 4 del 25 set. 1975, approvato dall'AF il 19 giu. 1987 ed in vigore per la Svizzera dal 14 giu. 1998 (RU 2003 172; FF 1986 III 634).

Art. 7

Quando vi sono più colli:

- a) il trasportatore di merci ha il diritto di chiedere al mittente la redazione di lettere di trasporto aereo distinte;
- b) il mittente ha il diritto di richiedere al trasportatore la consegna di ricevute distinte, quando vengano utilizzati gli altri mezzi di cui al comma 2 dell'articolo 5.

Art. 8

La lettera di trasporto aereo e la ricevuta della merce devono contenere:

- a) l'indicazione dei punti di partenza e di destinazione;
- b) se i punti di partenza e di destinazione sono situati sul territorio di una stessa Alta Parte Contraente e ove siano previsti uno o più scali sul territorio di un altro Stato, l'indicazione di uno di tali scali;
- c) la menzione del peso della spedizione.

Art. 9

L'inosservanza delle disposizioni degli articoli 5, 6, 7 e 8 non pregiudica né l'esistenza, né la validità del contratto di trasporto, che sarà comunque soggetto alle norme della presente Convenzione, comprese quelle concernenti la limitazione della responsabilità.

Art. 10

¹ Il mittente è responsabile dell'esattezza delle indicazioni e delle dichiarazioni relative alla merce inserite da lui o in suo nome nella lettera di trasporto aereo, nonché di quelle fornite o rese da lui o in suo nome al trasportatore al fine di essere inserite nella ricevuta della merce o per l'inserzione nei dati registrati con gli altri mezzi di cui al comma 2 dell'articolo 5.

² Il mittente si assume la responsabilità di ogni danno subito dal trasportatore o da ogni altra persona nei confronti della quale sia impegnata la responsabilità del trasportatore, a motivo delle indicazioni e delle dichiarazioni irregolari, inesatte e incomplete fornite o rese da lui o in suo nome.

³ Subordinatamente alle disposizioni dei commi 1 e 2 del presente articolo, il trasportatore si assume la responsabilità di ogni danno subito dal mittente o da ogni altra persona nei cui confronti sia impegnata la responsabilità del mittente, a motivo delle indicazioni e dichiarazioni irregolari, inesatte o incomplete inserite da lui o in suo nome nella ricevuta della merce o nei dati registrati con gli altri mezzi di cui al comma 2 dell'articolo 5.

Art. 11

¹ La lettera di trasporto aereo e la ricevuta della merce fanno fede, sino a prova contraria, della conclusione del contratto, della ricezione della merce e delle condizioni di trasporto che vi figurano.

² Le dichiarazioni contenute nella lettera di trasporto aereo e nella ricevuta della merce, relative al peso, alle dimensioni ed all'imballaggio della merce nonché al numero dei colli fanno fede sino a prova contraria; quelle relative alla quantità, al volume ed allo stato della merce costituiscono prova contro il trasportatore solo nella misura in cui la verifica sia stata da lui effettuata in presenza del mittente, e constatata sulla lettera di trasporto aereo, o in quanto si tratti di dichiarazioni relative allo stato apparente della merce.

Art. 12

¹ Il mittente ha il diritto, a condizione di adempiere a tutti gli obblighi risultanti dal contratto di trasporto, di disporre della merce, sia ritirandola all'aeroporto di partenza o di destinazione, sia facendola sostare in corso di rotta in caso di atterraggio, sia facendola consegnare nel luogo di destinazione o in corso di rotta ad una persona diversa dal destinatario inizialmente designato, sia chiedendone la restituzione all'aeroporto di partenza, purché l'esercizio di tale diritto non rechi pregiudizio né al trasportatore, né agli altri mittenti con l'obbligo di rimborsare le spese che ne risultino.

² Nel caso in cui l'esecuzione degli ordini del mittente non risulti possibile, il trasportatore deve avvertirne immediatamente quest'ultimo.

³ Ove il trasportatore si conformi alle disposizioni del mittente, senza esigere la presentazione dell'esemplare della lettera di trasporto aereo o della ricevuta della merce consegnata a quest'ultimo, egli sarà responsabile, fatto salvo un suo ricorso contro il mittente, del danno che potrà essere causato a motivo di ciò a colui che sia regolarmente in possesso della lettera di trasporto aereo o della ricevuta della merce.

⁴ Il diritto del mittente cessa nel momento in cui inizia quello del destinatario, conformemente all'articolo 13. Tuttavia, se il destinatario rifiuta la merce, o se questi non può essere raggiunto, il mittente riacquista il proprio diritto di disporre della merce.

Art. 13

¹ Tranne il caso in cui il mittente abbia esercitato il diritto che gli deriva dall'articolo 12, il destinatario ha il diritto, dal momento dell'arrivo della merce nel punto di destinazione, di richiedere al trasportatore di consegnargli la merce dietro pagamento dell'ammontare dei crediti e previa esecuzione delle condizioni di trasporto.

² Salvo clausola contrattuale diversa, il trasportatore deve avvertire il destinatario al momento dell'arrivo della merce.

³ Ove la perdita della merce venga riconosciuta dal trasportatore o se, allo spirare di un termine di sette giorni successivi al momento in cui avrebbe dovuto arrivare, la merce non è giunta, il destinatario è autorizzato a far valere nei confronti del trasportatore i diritti risultanti dal contratto di trasporto.

Art. 14

Il mittente e il destinatario possono far valere tutti i diritti che sono loro conferiti rispettivamente dagli articoli 12 e 13, ciascuno in proprio nome, sia che si tratti del proprio interesse o dell'interesse altrui, a condizione di adempiere agli obblighi imposti dal contratto di trasporto.

Art. 15

¹ Gli articoli 12, 13 e 14 non recano alcun pregiudizio né ai rapporti tra il mittente e il destinatario, né ai rapporti o del mittente o del destinatario nei confronti di terzi da cui provengano i diritti.

² Ogni clausola che deroghi dalle clausole contrattuali degli articoli 12, 13 e 14 deve essere inserita nella lettera di trasporto aereo o nella ricevuta della merce.

Art. 16

¹ Il mittente è tenuto a fornire le informazioni e i documenti che, prima della consegna della merce al destinatario, sono necessari all'adempimento delle formalità doganali, di dazio o di polizia. Il mittente è responsabile nei confronti del trasportatore, di tutti i danni che potrebbero derivare dall'assenza, dall'insufficienza o dall'irregolarità di tali informazioni o documenti tranne in caso di colpa del trasportatore o dei suoi incaricati.

² Il trasportatore non è tenuto a controllare se tali informazioni e documenti siano esatti e sufficienti.

Capitolo III: Responsabilità del vettore**Art. 17**

Il vettore è responsabile del danno verificatosi in caso di morte, di ferimento o di qualsiasi altra lesione corporale subita da un viaggiatore, quando l'infortunio che ha causato il danno sia successo a bordo dell'aeromobile o durante qualsiasi operazione di imbarco e di sbarco.

Art. 18¹²

¹ Il trasportatore è responsabile del danno intervenuto in caso di distruzione, perdita o deterioramento di bagagli registrati quando l'evento che ha causato il danno si è verificato nel corso del trasporto aereo.

² Il trasportatore è responsabile del danno intervenuto in caso di distruzione, perdita o deterioramento della merce per il fatto stesso che l'evento che ha causato il danno si è prodotto nel corso del trasporto aereo.

¹² Nuovo testo giusta l'art. IV del Prot. di Montreal n. 4 del 25 set. 1975, approvato dall'AF il 19 giu. 1987 ed in vigore per la Svizzera dal 14 giu. 1998 (RU 2003 172; FF 1986 III 634).

³ Tuttavia, il trasportatore non è responsabile se dimostra che la distruzione, la perdita o il deterioramento della merce deriva unicamente da uno o più dei fatti seguenti:

- a) natura o vizio proprio della merce;
- b) imballaggio difettoso della merce effettuato da persona diversa dal trasportatore o suoi incaricati;
- c) un evento bellico o un conflitto armato;
- d) un atto dell'autorità pubblica compiuto in relazione all'entrata, uscita o transito della merce.

⁴ Il trasporto aereo, ai sensi dei precedenti commi, comprende il periodo nel corso del quale i bagagli o le merci si trovano sotto la custodia del trasportatore, sia che ciò avvenga in un aeroporto o a bordo di un'aeromobile o in un luogo qualsiasi in caso di atterraggio fuori di un aerodromo.

⁵ Il periodo del trasporto aereo non copre alcun trasporto terrestre, marittimo o fluviale effettuato al di fuori di un aerodromo. Tuttavia, quando un tale trasporto viene effettuato nell'esecuzione del contratto di trasporto aereo in vista del carico, della consegna o del trasbordo, qualsiasi danno viene presunto, salvo prova contraria, risultare da un evento intervenuto nel corso del trasporto aereo.

Art. 19

Il vettore è responsabile del danno risultante da un ritardo nel trasporto aereo di viaggiatori, bagagli o merci.

Art. 20¹³

Nel trasporto di passeggeri o di bagagli ed in caso di danno risultante da un ritardo nel trasporto di merci, il trasportatore non è responsabile se dimostra che lui od i suoi incaricati hanno adottato tutte le misure necessario per evitare il danno o che era loro impossibile adottarle.

Art. 21¹⁴

¹ Nel trasporto di passeggeri e di bagagli, nel caso in cui il trasportatore dimostri la responsabilità nel provocare il danno o nel contribuirvi della persona lesa, il tribunale potrà conformemente alle disposizioni della propria legislatura, scartare o attenuare la responsabilità del trasportatore.

² Nel trasporto di merci, il trasportatore viene esonerato, interamente o in parte, dalle proprie responsabilità, nella misura in cui dimostri la responsabilità nel provocare il

¹³ Nuovo testo giusta l'art. V del Prot. di Montreal n. 4 del 25 set. 1975, approvato dall'AF il 19 giu. 1987 ed in vigore per la Svizzera dal 14 giu. 1998 (RU 2003 172; FF 1986 III 634).

¹⁴ Nuovo testo giusta l'art. VI del Prot. di Montreal n. 4 del 25 set. 1975, approvato dall'AF il 19 giu. 1987 ed in vigore per la Svizzera dal 14 giu. 1998 (RU 2003 172; FF 1986 III 634).

danno o nel contribuirvi della persona che chiede il risarcimento o della persona che ne rappresenta i diritti.

Art. 22¹⁵

¹ Nel trasporto di persone, la responsabilità del trasportatore nei confronti di ciascun passeggero è limitata alla somma di 16 600 Diritti speciali di Prelievo. Nel caso in cui, secondo la legge del tribunale investito, l'indennizzo possa essere fissato sotto forma di rendita, il capitale della rendita non può superare tale limite. Tuttavia, mediante una convenzione speciale con il trasportatore, il passeggero potrà fissare un limite di responsabilità più elevato.

2 a) Nel trasporto di bagagli registrati ...¹⁶, la responsabilità del trasportatore è limitata alla somma di 17 Diritti speciali di Prelievo per chilogrammo, a meno che non venga effettuata dal mittente al momento della rimessa dei colli al trasportatore una speciale dichiarazione di interesse alla consegna, con l'eventuale pagamento di una tassa supplementare. In tal caso, il trasportatore sarà tenuto a pagare fino alla concorrenza della somma dichiarata, a meno che non dimostri che essa è superiore all'interesse reale del mittente alla consegna.

b)¹⁷ Nel trasporto di merci, la responsabilità del trasportatore è limitata alla somma di 17 Diritti speciali di Prelievo per chilogrammo, salvo dichiarazione speciale di interesse alla consegna, effettuata dal mittente al momento della consegna del collo al trasportatore e mediante il pagamento di un'eventuale tassa supplementare. In tal caso, il trasportatore sarà tenuto a pagare sino a concorrenza della somma dichiarata, a meno che egli non dimostri che questa è superiore all'interesse reale del mittente alla consegna.

c)¹⁸ Nel caso di perdita, deterioramento o ritardo nella consegna di una parte dei bagagli registrati o delle merci, o di ogni oggetto in essi contenuto, ai fini della determinazione del limite di responsabilità del trasportatore, sarà preso in considerazione solamente il peso totale del o dei colli in questione. Tuttavia allorché la perdita, il deterioramento o il ritardo nella consegna di una parte dei bagagli o delle merci, o di un oggetto in essi contenuto, pregiudica il valore di altri colli coperti dalla medesima bolla (di bagagli) o dalla stessa lettera di trasporto aereo, ai fini della determinazione del limite di responsabilità dovrà essere preso in considerazione il peso totale dei colli in questione.

³ In relazione agli oggetti di cui il passeggero mantiene la custodia, la responsabilità del trasportatore è limitata a 332 Diritti speciali di Prelievo per passeggero.

¹⁵ Nuovo testo giusta l'art. II del Prot. aggiuntivo n. 2 del 25 set. 1975, approvato dall'AF il 9 giu. 1987 ed in vigore per la Svizzera dal 15 feb. 1996 (RU **2003** 164; FF **1986** III 634).

¹⁶ Parole soppresse dall'art. VII lett. a) del Prot. di Montreal n. 4 del 25 set. 1975, approvato dall'AF il 19 giu. 1987 e con effetto per la Svizzera dal 14 giu. 1998 (RU **2003** 172; FF **1986** III 634).

¹⁷ Introdotta dall'art. VII lett. b) del di Montreal Prot. n. 4 del 25 set. 1975, approvato dall'AF il 19 giu. 1987 ed in vigore per la Svizzera dal 14 giu. 1998 (RU **2003** 172; FF **1986** III 634).

¹⁸ Originaria lett. b).

⁴ I limiti fissati dal presente articolo non hanno l'effetto di privare il tribunale della facoltà di concedere il rimborso, conformemente alla propria legge, di un'ulteriore somma corrispondente a una parte o alla totalità delle spese e di altri oneri processuali sostenuti dall'attore. La disposizione precedente non si applica allorché l'ammontare dell'indennizzo concesso, escluse le spese e altri oneri processuali, non supera la somma che il trasportatore ha offerto per iscritto all'attore entro il termine di sei mesi a decorrere dalla data in cui si è verificato il fatto che ha provocato il danno o prima della presentazione dell'istanza se questa è posteriore a tale lasso di tempo.

⁵ Le somme indicate in Diritti speciali di Prelievo nel presente articolo sono valutate in riferimento al Diritto speciale di Prelievo così come esso è definito dal Fondo monetario internazionale. La conversione di tali somme in monete nazionali si effettuerà, nel caso di istanza giudiziaria, secondo il valore calcolato in Diritti speciali di Prelievo di tali monete alla data della sentenza. Il valore, in Diritti speciali di Prelievo, di una moneta nazionale di un'Alta Parte Contraente che sia membro del Fondo monetario internazionale, è calcolato in base al metodo di valutazione adottato dal Fondo monetario internazionale alla data della sentenza per le proprie operazioni e transazioni. Il valore, in Diritti speciali di Prelievo, di una moneta nazionale di un'Alta Parte Contraente che non sia membro del Fondo monetario internazionale, viene calcolato sulla base delle indicazioni fornite da tale Alta Parte Contraente.

Tuttavia gli Stati che non siano membri del Fondo monetario internazionale e la cui legislazione non consente di applicare le disposizioni dei commi 1, 2 a) e 3 dell'articolo 22, possono, al momento della ratifica o dell'adozione, o in qualsiasi altro momento successivo, dichiarare che il limite di responsabilità del trasportatore è fissato, nei procedimenti giudiziari sul proprio territorio, nella somma di 250 000 unità monetarie per passeggero per quanto riguarda il comma 1 dell'articolo 22; di 250 unità monetarie per chilogrammo in relazione al comma 2 a) dell'articolo 22; di 5000 unità monetarie per passeggero per quanto riguarda il comma 3 dell'articolo 22. Tale unità monetaria corrisponde a sessantacinque milligrammi e mezzo di oro al titolo di novencento millesimi di fino. Tali somme possono essere convertite in cifra tonda nella moneta nazionale in questione. La conversione di tale somma in moneta nazionale sarà effettuata alla legislazione dello Stato in questione.

⁶ Le somme indicate in Diritti speciali di Prelievo nel presente articolo sono considerate come riferentesi al Diritto speciale di Prelievo quale definito dal Fondo monetario internazionale. La conversione di tali somme in monete nazionali si effettuerà in caso di istanza giudiziaria secondo il valore di tali monete in Diritti speciali di Prelievo alla data della sentenza. Il valore, in Diritti speciali di Prelievo, di una moneta nazionale di una Alta Parte Contraente che sia membro del Fondo monetario internazionale, viene calcolato secondo il metodo di valutazione applicato dal Fondo monetario internazionale alla data della sentenza per le sue proprie operazioni e transazioni. Il valore, in Diritti speciali di Prelievo di una moneta nazionale di un'Alta Parte Contraente che non sia membro del Fondo monetario internazionale viene calcolato secondo le modalità indicate da tale Alta Parte Contraente.

Tuttavia, gli Stati che sono membri del Fondo monetario internazionale e la cui legislazione non permette di applicare le disposizioni del comma 2 b) dell'articolo 22, possono al momento della ratifica o dell'adesione o in ogni momento successivo, dichiarare che il limite di responsabilità del trasportatore è fissato, nei procedimenti

giudiziari sul loro territorio, nella somma di duecentocinquanta unità monetarie per chilogrammo, detta unità monetaria corrispondendo a sessantacinque milligrammi e mezzo di oro al titolo di novecento millesimi di fino. Tale somma può essere convertita nella moneta nazionale di cui trattasi in cifre tonde. La conversione di tale somma in moneta nazionale si effettuerà conformemente alla legislazione dello Stato in causa.¹⁹

Art. 23

¹ Ogni clausola tendente a esonerare il vettore dalla sua responsabilità od a stabilire un limite inferiore a quello fissato nella presente Convenzione, è nulla e di nessun effetto; la nullità di questa clausola non ha però per conseguenza la nullità del contratto, il quale resta soggetto alle disposizioni della presente Convenzione.

² Il capoverso 1 non si applica alle disposizioni concernenti la perdita o il danno derivante dalla natura o da un vizio della merce trasportata.²⁰

Art. 24²¹

¹ Nel trasporto di passeggeri e di bagaglio, ogni azione relativa all'accertamento della responsabilità, a qualsiasi titolo, non può essere esercitata che alle condizioni e nei limiti previsti dalla presente Convenzione, senza pregiudizio della determinazione delle persone che hanno il diritto di agire nonché dei loro diritti rispettivi.

² Nel trasporto di merci, ogni azione destinata al risarcimento dei danni introdotta, a qualsiasi titolo, sia in virtù della presente Convenzione, a motivo di un contratto o di un atto illecito o per qualsiasi altra causa, non può essere esercitata che alle condizioni e nei limiti di responsabilità previsti dalla presente Convenzione senza pregiudizio della determinazione delle persone che hanno il diritto di agire nonché dei loro rispettivi diritti. Tali limiti di responsabilità costituiscono un massimo e sono invalicabili quali che siano le circostanze che sono all'origine della responsabilità.

Art. 25²²

Nel trasporto di passeggeri e di bagagli, i limiti di responsabilità previsti dall'articolo 22 non si applicano se è provato che il danno risulta da un atto od un'omissione del trasportatore o dei suoi incaricati compiuti, sia con l'intenzione di provocare un danno, sia in modo temerario e con la consapevolezza che ne risulterà probabilmente un

¹⁹ Cpv. 6 introdotto dall'art. VII lett. d) del Prot. di Montreal n. 4 del 25 set. 1975, approvato dall'AF il 19 giu. 1987 ed in vigore per la Svizzera dal 14 giu. 1998 (RU **2003** 172; FF **1986** III 634).

²⁰ Introdotto dall'art. XII del Prot. d'emendamento del 28 set. 1955, approvato dall'AF il 20 set. 1962 ed in vigore per la Svizzera dal 1° ago. 1963 (RU **1963** 685; FF **1962** I 1401 ted. 1449 franc.).

²¹ Nuovo testo giusta l'art. VIII del Prot. di Montreal n. 4 del 25 set. 1975, approvato dall'AF il 19 giu. 1987 ed in vigore per la Svizzera dal 14 giu. 1998 (RU **2003** 172; FF **1986** III 634).

²² Nuovo testo giusta l'art. IX del Prot. di Montreal n. 4 del 25 set. 1975, approvato dall'AF il 19 giu. 1987 ed in vigore per la Svizzera dal 14 giu. 1998 (RU **2003** 172; FF **1986** III 634).

danno, purché, nel caso di un atto o di una emissione degli incaricati, la prova sia ugualmente fornita che questi ultimi hanno agito nell'esercizio delle loro funzioni.

Art. 25 A²³

¹ Il preposto contro cui è promossa l'azione per un danno di cui alla presente Convenzione, può valersi dei limiti di responsabilità concessi al vettore in virtù dell'articolo 22, qualora provi d'aver agito nell'esercizio del suo ufficio.

² In questo caso, l'ammontare del risarcimento che può essere ottenuto dal vettore o dal suo preposto, non deve superare i detti limiti.

³ Nel trasporto di passeggeri e di bagagli, le disposizioni dei commi 1 e 2 del presente articolo non si applicano se è provato che il danno risulta da un atto o da un'omissione dell'incaricato, compiuto, sia con l'intenzione di provocare un danno, sia temerariamente e con la consapevolezza che probabilmente ne conseguirà un danno.²⁴

Art. 26

¹ Il ricevimento dei bagagli e delle merci senza protesta da parte del destinatario costituirà presunzione, salvo prova contraria, che le merci furono consegnate in buono stato e conformemente al titolo di trasporto.

² In caso d'avaria, il destinatario deve inviare al vettore una protesta immediata, scoperta che abbia l'avaria, e, al più tardi, entro il termine di sette giorni per i bagagli e di quattordici giorni per le merci, a contare dal loro ricevimento. In caso di ritardo, la protesta dovrà essere fatta al più tardi entro ventun giorni a contare da quello in cui il bagaglio o la merce saranno stati posti a sua disposizione.²⁵

³ Qualsiasi protesta dev'essere fatta con riserva scritta sul titolo di trasporto, o con altro scritto spedito entro il termine previsto per questa protesta.

⁴ In mancanza di protesta entro i termini previsti, tutte le azioni contro il vettore sono irricevibili, salvo in caso di frode da parte di quest'ultimo.

Art. 27

In caso di morte del debitore l'azione per responsabilità, entro i limiti previsti dalla presente Convenzione, si esercita contro i suoi aventi diritto.

²³ Introdotto dall'art. XIV del Prot. d'emendamento del 28 set. 1955, approvato dall'AF il 20 set. 1962 ed in vigore per la Svizzera dal 1° ago. 1963 (RU 1963 685; FF 1962 I 1401 ted. 1449 franc.).

²⁴ Nuovo testo giusta l'art. X del Prot. di Montreal n. 4 del 25 set. 1975, approvato dall'AF il 19 giu. 1987 ed in vigore per la Svizzera dal 14 giu. 1998 (RU 2003 172; FF 1986 III 634).

²⁵ Nuovo testo giusta l'art. XV del Prot. d'emendamento del 28 set. 1955, approvato dall'AF il 20 set. 1962 ed in vigore per la Svizzera dal 1° ago. 1963 (RU 1963 685; FF 1962 I 1401 ted. 1449 franc.).

Art. 28

¹ L'azione per responsabilità dovrà essere promossa a scelta del richiedente, nel territorio d'una delle alte Parti contraenti, sia davanti il tribunale del domicilio del vettore, della sede principale del suo servizio o del luogo in cui egli possiede uno stabilimento per cura del quale il contratto è stato concluso, sia davanti il tribunale del luogo di destinazione.²⁶

² La procedura sarà regolata dalla legge del tribunale adito.

Art. 29

¹ L'azione per responsabilità dev'essere promossa, sotto pena di decadenza, entro il termine di due anni a contare dall'arrivo a destinazione o dal giorno in cui l'aeromobile avrebbe dovuto arrivare o da quello in cui il trasporto fu interrotto.

² Il modo di calcolare il termine è determinato dalla legge del tribunale chiamato a giudicare.

Art. 30

¹ Nei casi di trasporto retti dalla definizione dell'art. 1, cpv. 3, da eseguire da diversi vettori successivi, ogni vettore accettante dei viaggiatori, dei bagagli o delle merci, è soggetto alle regola stabilite da questa Convenzione ed è considerato come una delle parti contraenti del contratto di trasporto, in quanto questo contratto si riferisca alla parte del trasporto effettuata sotto il suo controllo.

² Nel caso d'un tale trasporto, il viaggiatore od i suoi aventi diritto non potranno ricorrere se non contro il vettore che ha effettuato il trasporto nel corso del quale l'infortunio o il ritardo si è verificato eccettuato il caso in cui, per espressa stipulazione, il primo vettore avrà assicurato la responsabilità per tutto il viaggio.

³ Se trattasi di bagagli o di merci, il mittente si rivolgerà al primo vettore ed il destinatario che ha il diritto alla consegna si rivolgerà all'ultimo vettore; l'uno e l'altro potranno, inoltre, agire contro il vettore che ha effettuato il trasporto durante il quale si ebbe la distruzione, la perdita, l'avaria o il ritardo. Questi vettori saranno responsabili solidalmente verso lo speditore ed il destinatario.

Art. 30 A²⁷

La presente Convenzione non pregiudica in alcun modo la questione di sapere se la persona ritenuta responsabile in virtù delle disposizioni della suddetta Convenzione abbia o non abbia un ricorso in atto contro qualsiasi altra persona.

²⁶ Rettificazione, secondo il testo originale, della traduzione italiana pubblicata nella RU.

²⁷ Introdotto dall'art. XI del Prot. di Montreal n. 4 del 25 set. 1975, approvato dall'AF il 19 giu. 1987 ed in vigore per la Svizzera dal 14 giu. 1998 (RU 2003 172; FF 1986 III 634).

Capitolo IV: Disposizioni relative ai trasporti combinati

Art. 31

¹ Nel caso di trasporti combinati, effettuati in parte per aria ed in parte con qualsiasi altro mezzo di trasporto, le stipulazioni della presente Convenzione non si applicano se non al trasporto aereo, e ciò solo se esso risponde alle condizioni dell'art. 1.

² Nella presente Convenzione nulla impedisce alle parti, nel caso di trasporti combinati, di inserire nel titolo di trasporto aereo delle condizioni relative ad altri mezzi di trasporto, purché le stipulazioni della presente Convenzione siano rispettate per quanto concerne il trasporto per aria.

Capitolo V: Disposizioni generali e finali

Art. 32

Sono nulle tutte le clausole del contratto di trasporto e tutte le convenzioni particolari anteriori al danno colle quali le parti derogherebbero alle regole della presente Convenzione sia determinando la legge applicabile, sia modificando le norme di competenza. Tuttavia, nel trasporto delle merci, le clausole d'arbitrato sono ammesse, entro i limiti della presente Convenzione, quando l'arbitrato deve effettuarsi nei luoghi di competenza dei tribunali previsti all'articolo 28 capoverso 1.

Art. 33²⁸

Subordinatamente alle disposizioni del comma 3 dell'articolo 5, nulla nella presente Convenzione vieta al trasportatore di rifiutare la conclusione di un contratto di trasporto o di formulare dei regolamenti che non siano in contraddizione con le disposizioni della presente Convenzione.

Art. 34²⁹

Le disposizioni degli articoli 3, 4, 5, 6, 7 e 8 relativi ai titoli di trasporto non sono applicabili al trasporto effettuato in circostanze straordinarie al di fuori di ogni normale operazione di utilizzazione di spazio aereo.

Art. 35

Quando nella Convenzione si parla di giorni, trattasi di giorni correnti e non di giorni feriali.

²⁸ Nuovo testo giusta l'art. XII del Prot. di Montreal n. 4 del 25 set. 1975, approvato dall'AF il 19 giu. 1987 ed in vigore per la Svizzera dal 14 giu. 1998 (RU **2003** 172; FF **1986** III 634).

²⁹ Nuovo testo giusta l'art. XIII del Prot. di Montreal n. 4 del 25 set. 1975, approvato dall'AF il 19 giu. 1987 ed in vigore per la Svizzera dal 14 giu. 1998 (RU **2003** 172; FF **1986** III 634).

Art. 36

La presente Convenzione è redatta in francese, in un solo esemplare che resterà deposto negli archivi del Ministero degli affari esteri di Polonia; una copia certificata conforme sarà trasmessa al Governo di ciascuna alta Parte contraente per cura del Governo polacco.

Art. 37

¹ La presente Convenzione sarà ratificata. Gli strumenti di ratifica saranno deposti negli archivi del Ministero degli affari esteri di Polonia, il quale ne notificherà il deposito al Governo di ciascuna alta Parte contraente.

² Quando la presente Convenzione sarà stata ratificata da cinque alte Parti contraenti, essa entrerà in vigore fra di loro il novantesimo giorno dopo il deposito della quinta ratifica. In seguito essa entrerà in vigore tra le alte Parti contraenti che l'avranno ratificata e l'alta Parte contraente che depositerà il suo strumento di ratifica, il novantesimo giorno dopo il deposito.

³ Spetterà al Governo della Repubblica di Polonia di notificare al Governo di ciascuna alta Parte contraente la data dell'entrata in vigore della presente Convenzione e quella del deposito di ogni ratifica.

Art. 38

¹ Dopo la sua entrata in vigore, la presente Convenzione resterà aperta all'adesione di tutti gli Stati.

² L'adesione sarà effettuata mediante notifica inviata al Governo della Repubblica di Polonia, il quale la comunicherà al Governo di ciascuna alta Parte contraente.

³ L'adesione produrrà i suoi effetti a contare dal novantesimo giorno dopo la notifica fatta al Governo della Repubblica di Polonia.

Art. 39

¹ Ogni alta Parte contraente potrà denunciare la presente Convenzione mediante notifica al Governo della Repubblica di Polonia, il quale ne avviserà immediatamente il Governo di ciascuna alta Parte contraente.

² La denuncia produrrà i suoi effetti sei mesi dopo la notifica della denuncia e solamente nei riguardi della Parte che l'ha presentata.

Art. 40

¹ Le alte Parti contraenti potranno dichiarare, al momento della firma, del deposito delle ratifiche o della loro adesione, che l'accettazione da parte loro della presente Convenzione non impegna sia tutti sia talune delle loro colonie, protettorati, territori, sotto mandato o qualsiasi altro territorio soggetto alla loro sovranità o alla loro autorità, o a qualsiasi altro territorio sotto il loro protettorato.

² Di conseguenza, esse potranno in seguito aderire separatamente in nome di tutti o di parte delle loro colonie, protettorati, territori sotto mandato o di qualsiasi altro territorio sotto il loro protettorato, esclusi colla loro dichiarazione originale.

³ Esse potranno pure, conformandosi alle sue disposizioni, denunciare la presente Convenzione separatamente per tutti o per parte delle loro colonie, protettorati, territori sotto mandato, per qualsiasi altro territorio soggetto alla loro sovranità o alla loro autorità o per qualsiasi altro territorio sotto il loro protettorato.

Art. 40 A³⁰

¹ La locuzione *alta Parte contraente*, negli articoli 37, capoverso 2, e 40, capoverso 1, significa *Stato*. In tutti gli altri casi, la locuzione *alta Parte contraente* significa uno Stato la cui ratificazione o l'adesione alla convenzione abbia avuto effetto e la cui disdetta non sia ancora attuata.

² Secondo la presente convenzione, la parola *territorio* significa tanto il territorio metropolitano di uno Stato, come ogni territorio che esso rappresenti nelle relazioni estere.

Art. 41

Due anni dopo la messa in vigore della presente Convenzione al più presto, ogni alta Parte contraente avrà la facoltà di provocare la riunione d'una nuova conferenza internazionale nell'intento di ricercare quei miglioramenti che potrebbero essere apportati alla presente Convenzione. Essa si rivolgerà a questo scopo al Governo della Repubblica Francese, il quale prenderà le necessarie misure per preparare questa conferenza.

La presente Convenzione, fatta a Varsavia il 12 ottobre 1929, resterà deposta per la firma fino al 31 gennaio 1930.

³⁰ Introdotta dall'art. XVII del Prot. d'emendamento del 28 set. 1955, approvato dall'AF il 20 set. 1962 ed in vigore per la Svizzera dal 1° ago. 1963 (RU 1963 685; FF 1962 I 1401 ted. 1449 franc.).

Protocollo addizionale

Ad Art. 2

Le alte Parti contraenti si riservano il diritto di dichiarare, al momento della ratifica o dell'adesione, che l'art. 2, cpv. 1, della presente Convenzione, non si applicherà ai trasporti internazionali aerei direttamente effettuati dallo Stato, dalle sue colonie, dai suoi protettorati, dai territori sotto mandato o da qualsiasi altro territorio sotto la sua sovranità, dominio o autorità.³¹

Fatto a Varsavia il 12 ottobre 1929.

(Seguono le firme)

³¹ Il CF svizzero non intende fare uso di questo diritto (art. 2 del DF del 22 mar. 1934 (RU 50 497)).

Campo d'applicazione il 14 agosto 2024³²

Stati partecipanti	Ratifica Adesione (A) Dichiarazione di suc- cessione (S)		Entrata in vigore	
Afghanistan	20 febbraio	1969 A	21 maggio	1969
Algeria	2 giugno	1964 A	31 agosto	1964
Angola	10 marzo	1998 A	8 giugno	1998
Arabia Saudita	27 gennaio	1969 A	27 aprile	1969
Argentina	21 marzo	1952 A	19 giugno	1952
Armenia	25 novembre	1998 A	23 febbraio	1999
Australia	1° agosto	1935	30 ottobre	1935
Austria	28 settembre	1961	27 dicembre	1961
Azerbaigian	24 gennaio	2000 A	23 aprile	2000
Bahamas	15 maggio	1975 S	10 luglio	1973
Bahreïn	12 marzo	1998 A	10 giugno	1998
Bangladesh	13 febbraio	1979 S	26 marzo	1971
Barbados	8 gennaio	1970 S	30 novembre	1966
Belarus	26 settembre	1959 A	25 dicembre	1959
Belgio	13 luglio	1936	11 ottobre	1936
Benin	9 giugno	1962 S	1° agosto	1960
Bolivia	29 dicembre	1998 A	29 marzo	1999
Bosnia e Erzegovina	3 marzo	1995 S	6 marzo	1992
Botswana	31 gennaio	1977 S	30 settembre	1966
Brasile	2 maggio	1931	13 febbraio	1933
Brunei	28 febbraio	1984 S	1° gennaio	1984
Bulgaria	25 giugno	1949 A	23 settembre	1949
Burkina Faso	9 dicembre	1961 A	9 marzo	1962
Cambogia	12 dicembre	1996 A	12 marzo	1997
Camerun	21 agosto	1961 S	1° gennaio	1960
Canada*	10 giugno	1947 A	8 settembre	1947
Capo Verde	7 febbraio	2002 A	8 maggio	2002
Ceca, Repubblica	29 novembre	1994 S	1° gennaio	1993
Cile*	2 marzo	1979 A	31 maggio	1979
Cina*	20 luglio	1958 A	18 novembre	1958
Hong Kong ^a	16 giugno	1997	15 maggio	1933
Macao ^b	13 aprile	1987	20 dicembre	1999
Cipro	23 aprile	1963 S	16 agosto	1960
Colombia	15 agosto	1966 A	13 novembre	1966
Comore	11 giugno	1991 A	9 settembre	1991
Congo (Brazzaville)*	5 gennaio	1962 S	15 agosto	1960

³² RU 1971 1824; 1976 497; 1978 494; 1981 1629; 1983 235; 1986 904; 1987 1158; 1989 861; 2004 1305; 2007 4205; 2019 2703; 2024 419.

Una versione aggiornata del campo d'applicazione è pubblicata sulla piattaforma di pubblicazione del diritto federale «Fedlex» all'indirizzo seguente:
www.fedlex.admin.ch/it/treaty.

Stati partecipanti	Ratifica Adesione (A) Dichiarazione di suc- cessione (S)		Entrata in vigore	
Congo (Kinshasa)	27 luglio	1962 S	30 giugno	1960
Corea (Nord)	13 luglio	1967 A	11 ottobre	1967
Costa Rica	10 maggio	1984 A	8 agosto	1984
Côte d'Ivoire	7 febbraio	1962 S	7 agosto	1960
Croazia	14 luglio	1993 S	8 ottobre	1991
Cuba*	21 luglio	1964 A	19 ottobre	1964
Danimarca	3 luglio	1937	1° ottobre	1937
Dominicana, Repubblica	25 febbraio	1972 A	25 maggio	1972
Ecuador	1° dicembre	1969 A	1° marzo	1970
Egitto	6 settembre	1955 A	5 dicembre	1955
Emirati Arabi Uniti	4 aprile	1986 A	3 luglio	1986
Estonia	16 marzo	1998 A	14 giugno	1998
Etiopia*	14 agosto	1950 A	12 novembre	1950
Figi	25 febbraio	1972 S	10 ottobre	1970
Filippine*	9 novembre	1950 A	7 febbraio	1951
Finlandia	3 luglio	1937	1° ottobre	1937
Francia	15 novembre	1932	13 febbraio	1933
Gabon	15 febbraio	1969 A	16 maggio	1969
Germania	30 settembre	1933	29 dicembre	1933
Ghana	11 agosto	1997 A	9 novembre	1997
Giappone	20 maggio	1953	18 agosto	1953
Giordania	17 novembre	1969 S	22 marzo	1946
Grecia	11 gennaio	1938	11 aprile	1938
Guatemala	3 febbraio	1997 A	4 maggio	1997
Guinea	11 settembre	1961 A	10 dicembre	1961
Guinea equatoriale	20 dicembre	1988 A	19 marzo	1989
Honduras	27 giugno	1994 A	25 settembre	1994
India	29 gennaio	1970 S	15 agosto	1947
Indonesia	2 febbraio	1952 S	27 dicembre	1949
Iran	8 luglio	1975 A	6 ottobre	1975
Iraq	28 giugno	1972 A	26 settembre	1972
Irlanda	20 settembre	1935 A	19 dicembre	1935
Islanda	21 agosto	1948	19 novembre	1948
Israele	8 ottobre	1949 A	6 gennaio	1950
Italia	14 febbraio	1933	15 maggio	1933
Kenya	7 ottobre	1964 A	12 dicembre	1963
Kirghizistan	9 febbraio	2000 A	9 maggio	2000
Kuwait	11 agosto	1975 A	9 novembre	1975
Laos	14 marzo	1956 S	11 maggio	1947
Lesotho	29 aprile	1975 S	4 ottobre	1966
Lettonia	15 novembre	1932	13 febbraio	1933
Libano	10 febbraio	1962 S	26 novembre	1941
Liberia	2 maggio	1942 A	31 luglio	1942
Libia	16 maggio	1969 A	14 agosto	1969

Stati partecipanti	Ratifica Adesione (A) Dichiarazione di suc- cessione (S)	Entrata in vigore
Liechtenstein	9 maggio 1934 A	7 agosto 1934
Lussemburgo	7 ottobre 1949	5 gennaio 1950
Macedonia del Nord	1° settembre 1994 S	17 settembre 1991
Madagascar	17 agosto 1962 S	26 giugno 1960
Malawi	27 ottobre 1977 A	25 gennaio 1978
Malaysia	3 settembre 1970	31 agosto 1957
Maldive	13 ottobre 1995 A	11 gennaio 1996
Mali	26 gennaio 1961 A	26 aprile 1961
Malta	27 gennaio 1986 S	21 settembre 1964
Marocco	5 gennaio 1958 A	5 aprile 1958
Mauritania	6 agosto 1962 A	4 novembre 1962
Maurizio	17 ottobre 1989 A	15 gennaio 1990
Messico	14 febbraio 1933	15 maggio 1933
Moldova	20 marzo 1997 A	19 giugno 1997
Mongolia	30 aprile 1962 A	29 luglio 1962
Montenegro	1° aprile 2008 S	3 giugno 2006
Myanmar	2 gennaio 1952 S	4 gennaio 1948
Nauru	4 novembre 1970 S	31 gennaio 1968
Nepal	12 febbraio 1966 A	13 maggio 1966
Niger	20 febbraio 1962 S	3 agosto 1960
Nigeria	9 ottobre 1963 S	1° ottobre 1960
Norvegia	3 luglio 1937	1° ottobre 1937
Nuova Zelanda*	6 aprile 1937 A	5 luglio 1937
Isole Cook	13 agosto 1986 A	11 novembre 1986
Oman	6 agosto 1976 A	4 novembre 1976
Paesi Bassi	1° luglio 1933	29 settembre 1933
Aruba		1° gennaio 1986
Curaçao	1° luglio 1933	29 settembre 1933
Parte caraibica (Bonaire, Sant'Eustachio e Saba) Sint Maarten	1° luglio 1933 1° luglio 1933	29 settembre 1933 29 settembre 1933
Pakistan	26 dicembre 1969 S	15 agosto 1947
Panama	12 novembre 1996 A	10 febbraio 1997
Papua Nuova Guinea	6 novembre 1975 S	16 settembre 1975
Paraguay	28 agosto 1969 A	26 novembre 1969
Perù	5 luglio 1988 A	3 ottobre 1988
Polonia	15 novembre 1932	13 febbraio 1933
Portogallo	20 marzo 1947 A	18 giugno 1947
Qatar	22 dicembre 1986 A	22 marzo 1987
Regno Unito*	14 febbraio 1933	15 maggio 1933
Akrotiri e Dhekelia	3 dicembre 1934	3 marzo 1935
Bermuda	3 dicembre 1934	3 marzo 1935
Gibilterra	3 dicembre 1934	3 marzo 1935
Isole Caimane	3 dicembre 1934	3 marzo 1935

Stati partecipanti	Ratifica Adesione (A) Dichiarazione di suc- cessione (S)		Entrata in vigore	
Isole Falkland e dipendenze (Georgia del Sud e Isole Sandwich del Sud)	3 dicembre	1934	3 marzo	1935
Isole Turche e Caicos	3 dicembre	1934	3 marzo	1935
Montserrat	3 dicembre	1934	3 marzo	1935
Sant'Elena (con Ascension)	3 dicembre	1934	3 marzo	1935
Terra antartica britannica	3 dicembre	1934	3 marzo	1935
Romania	8 luglio	1931	13 febbraio	1933
Ruanda	1° dicembre	1964 S	1° luglio	1962
Russia	20 agosto	1934	18 novembre	1934
Saint Vincent e Grenadine	3 dicembre	2001 S	27 ottobre	1979
Salomone, Isole	9 settembre	1981 S	7 luglio	1978
Samoa	16 ottobre	1963 S	1° gennaio	1962
Seicelle	24 giugno	1980 A	22 settembre	1980
Senegal	19 giugno	1964 A	17 settembre	1964
Serbia	18 luglio	2001 S	27 aprile	1992
Sierra Leone	21 marzo	1968 S	27 aprile	1961
Singapore	4 settembre	1971 A	3 dicembre	1971
Siria	13 aprile	1964 S	28 settembre	1961
Slovacchia	24 marzo	1995 S	1° gennaio	1993
Slovenia	7 agosto	1998 S	25 giugno	1991
Spagna	31 marzo	1930	13 febbraio	1933
Sri Lanka	24 aprile	1951 S	4 febbraio	1948
Stati Uniti*	31 luglio	1934 A	29 ottobre	1934
Sudafrica	22 dicembre	1954	22 marzo	1955
Sudan	11 febbraio	1975 A	12 maggio	1975
Suriname	30 giugno	2003 A	28 settembre	2003
Svezia	3 luglio	1937	1° ottobre	1937
Svizzera	9 maggio	1934	7 agosto	1934
Tanzania	7 aprile	1965 A	6 luglio	1965
Togo	2 luglio	1980	30 settembre	1980
Tonga	31 gennaio	1977 S	4 giugno	1970
Trinidad e Tobago	10 maggio	1983 S	31 agosto	1962
Tunisia	15 novembre	1963 A	13 febbraio	1964
Turchia	25 marzo	1978 A	23 giugno	1978
Turkmenistan	21 dicembre	1994 A	20 marzo	1995
Ucraina	14 agosto	1959 A	12 novembre	1959
Uganda	24 luglio	1963 A	22 ottobre	1963
Ungheria	29 maggio	1936	27 agosto	1936
Uruguay	4 luglio	1979 A	2 ottobre	1979
Uzbekistan	27 febbraio	1997 A	28 maggio	1997
Vanuatu	26 ottobre	1981 A	24 gennaio	1982
Venezuela	15 giugno	1955	13 settembre	1955
Vietnam	11 ottobre	1982 A	9 gennaio	1983

Stati partecipanti	Ratifica Adesione (A) Dichiarazione di suc- cessione (S)	Entrata in vigore
Yemen	6 maggio	1982 A 4 agosto 1982
Zambia	25 marzo	1970 S 24 ottobre 1964
Zimbabwe	27 ottobre	1980 S 18 aprile 1980

* Riserve e dichiarazioni.

Riserve e dichiarazioni non sono pubblicate nella RU. I testi, francese ed inglese, possono essere consultati sul sito Internet dell' Organizzazione dell' aviazione civile internazionale (OACI): www.icao.int > Français > Au sujet de l'OACI > Direction des affaires juridiques et des relations extérieures > Recueil des traités > Liste actualisée des parties aux traités de droit aérien oppure ottenuti presso la Direzione del diritto internazionale pubblico (DDIP), Sezione trattati internazionali, 3003 Berna.

^a Fino al 30 giu. 1997, la Conv. era applicabile a Hong Kong in base a una dichiarazione d'estensione territoriale del Regno Unito. Dal 1°lug. 1997, Hong Kong è diventata una Regione amministrativa speciale (RAS) della Repubblica Popolare Cinese. In virtù della dichiarazione cinese del 16 giu. 1997, la Conv. è applicabile anche alla RAS Hong Kong dal 1° lug. 1997.

^b In base a una dichiarazione della Repubblica Popolare Cinese del 8 ott. 1999, la Conv. è applicabile dal 20 dic. 1999 alla Regione amministrativa speciale (RAS) di Macao.