

Decreto n.º 96/81 de 24 de Julho
Protocolos n.ºs 1, 2, 3 e 4 de Montreal, que modificam a
Convenção de Varsóvia para a Unificação de Certas Regras
Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, bem como o
Protocolo da Guatemala de 1971

O Governo decreta, nos termos da alínea c) do artigo 200.º da Constituição, o seguinte:

Artigo único. São aprovados, para ratificação, os Protocolos n.os 1, 2, 3 e 4 de Montreal, assinados em Montreal em 25 de Setembro de 1975, que modificam a Convenção de Varsóvia para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, de 12 de Outubro de 1929, bem como o Protocolo da Guatemala de 1971, cujos textos, em francês e respectiva tradução para português, vão anexos ao presente decreto.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 21 de Maio de 1981. – Francisco José Pereira Pinto Balsemão.

Assinado em 14 de Julho de 1981.

Publique-se.

O Presidente da República, ANTÓNIO RAMALHO EANES.

PROTOCOLO ADICIONAL N.º 1 QUE MODIFICA A CONVENÇÃO PARA A
UNIFICAÇÃO DE CERTAS REGRAS RELATIVAS AO TRANSPORTE
AÉREO INTERNACIONAL, ASSINADA EM VARSÓVIA EM 12 DE
OUTUBRO DE 1929.

Os Governos signatários:

Considerando que é conveniente modificar a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia em 12 de Outubro de 1929;

acordam o seguinte:

CAPÍTULO I
Modificações à Convenção

ARTIGO I

A Convenção que as disposições do presente capítulo modificam é a Convenção de Varsóvia de 1929.

ARTIGO II

O artigo 22.º da Convenção é suprimido e substituído pelo seguinte:

ARTIGO 22.º

1 - No transporte de pessoas, a responsabilidade do transportador em relação a cada passageiro está limitada à quantia de 8300 direitos especiais de saque. No caso de a indemnização, segundo a lei do tribunal competente, poder ser fixada sob a forma de renda, o capital correspondente a essa renda não pode ultrapassar esse limite. Todavia, por convenção especial com o transportador, poderá o passageiro fixar um limite de responsabilidade mais elevado.

2 - No transporte de bagagens registadas e de mercadorias, a responsabilidade do transportador está limitada à quantia de 17 direitos especiais de saque por quilograma, salvo declaração especial de interesse na entrega no destino feita pelo expedidor no momento de confiar o volume ao transportador e mediante o pagamento de uma taxa suplementar eventual. Neste caso será o transportador obrigado a pagar até ao limite da quantia declarada, salvo se provar que ela é superior ao interesse real do expedidor na entrega.

3 - No que respeita aos objectos que ficam à guarda do passageiro, a responsabilidade do transportador está limitada a 332 direitos especiais de saque por passageiro.

4 - As quantias indicadas em direitos especiais de saque no presente artigo são consideradas em relação ao direito especial de saque tal como é definido pelo Fundo Monetário Internacional. A conversão destas quantias em moedas nacionais efectuar-se-á, em caso de instância judicial, segundo o valor dessas moedas, expresso em direitos especiais de saque, à data da sentença. O valor, em direito especial de saque, da moeda nacional de uma Alta Parte Contratante que seja membro do Fundo Monetário Internacional é calculado segundo o método de valoração utilizado pelo Fundo Monetário Internacional à data da sentença para as suas próprias operações e transacções. O valor, em direito especial de saque, da moeda nacional de uma Alta Parte Contratante que não seja membro do Fundo Monetário Internacional será calculado segundo o método determinado por essa Alta Parte Contratante.

Todavia, os Estados que não sejam membros do Fundo Monetário Internacional e cuja lei não permite aplicar as disposições das alíneas 1, 2 e 3 do artigo 22.º podem declarar, no momento da ratificação ou

da adesão ou posteriormente, que o limite de responsabilidade do transportador nas acções judiciais propostas no seu território é fixado na quantia de 125000 unidades monetárias por passageiro, no que respeita à alínea 1 do artigo 22.º; 250 unidades monetárias por quilograma, no que respeita à alínea 2 do artigo 22.º; 5000 unidades monetárias por passageiro, no que respeita à alínea 3 do artigo 22.º Esta unidade monetária corresponde a 65,5 mg de ouro ao título de 900/1000 de ouro fino. Estas quantias podem ser convertidas em cada moeda nacional em números redondos. A conversão desta quantia em moeda nacional efectuar-se-á de acordo com a lei do Estado interessado.

CAPÍTULO II Âmbito de aplicação da Convenção modificada

ARTIGO III

A Convenção modificada pelo presente Protocolo aplica-se ao transporte internacional definido no artigo 1.º da Convenção, desde que os pontos de partida e de destino estejam situados quer no território de dois Estados Partes do presente Protocolo, quer no território de um só Estado Parte do presente Protocolo, se estiver prevista uma escala em território de outro Estado.

CAPÍTULO III Disposições finais

ARTIGO IV

Entre as Partes do presente Protocolo, a Convenção e o Protocolo serão considerados e interpretados como um só instrumento e serão denominados Convenção de Varsóvia modificada pelo Protocolo Adicional n.º 1 de Montreal de 1975.

ARTIGO V

Até à data da sua entrada em vigor, de acordo com as disposições do artigo VII, o presente Protocolo ficará aberto à assinatura de todos os Estados.

ARTIGO VI

1 - O presente Protocolo será submetido à ratificação dos Estados signatários.

2 - A ratificação do presente Protocolo por um Estado que não seja Parte da Convenção terá o efeito de adesão à Convenção modificada pelo presente Protocolo.

3 - Os instrumentos de ratificação serão depositados junto do Governo da República Popular da Polónia.

ARTIGO VII

1 - Quando o presente Protocolo tiver obtido as ratificações de trinta Estados signatários, entrará em vigor entre esses Estados no nonagésimo dia após o depósito do trigésimo instrumento de ratificação. Para cada Estado que o ratificar posteriormente, entrará em vigor no nonagésimo dia após o depósito do seu instrumento de ratificação.

2 - Desde a sua entrada em vigor, o presente Protocolo será registado junto da Organização das Nações Unidas pelo Governo da República Popular da Polónia.

ARTIGO VIII

1 - Após a sua entrada em vigor, o presente Protocolo ficará aberto à adesão de qualquer Estado não signatário.

2 - A adesão ao presente Protocolo por um Estado que não seja Parte da Convenção terá o efeito de adesão à Convenção modificada pelo presente Protocolo.

3 - A adesão será efectuada pelo depósito do instrumento de adesão junto do Governo da República Popular da Polónia e produzirá os seus efeitos no nonagésimo dia seguinte a esse depósito

ARTIGO IX

1 - Qualquer Parte do presente Protocolo poderá denunciá-lo por notificação feita ao Governo da República Popular da Polónia.

2 - A denúncia produzirá os seus efeitos seis meses após a recepção pelo Governo da República Popular da Polónia da notificação da denúncia.

3 - Entre as Partes do presente Protocolo, a denúncia da Convenção por uma delas, de acordo com o artigo 39.º, não deve ser

interpretada como a denúncia da Convenção modificada pelo presente Protocolo.

ARTIGO X

Não será admitida qualquer reserva ao presente Protocolo.

ARTIGO XI

O Governo da República Popular da Polónia informará rapidamente todos os Estados Partes da Convenção de Varsóvia ou dessa Convenção tal como está modificada, todos os Estados que assinarem o presente Protocolo ou a ele aderirem, assim como a Organização da Aviação Civil Internacional, da data de cada assinatura, da data do depósito de cada instrumento de ratificação ou de adesão, da data da entrada em vigor do presente Protocolo e todas as outras informações úteis.

ARTIGO XII

Entre as Partes do presente Protocolo que sejam igualmente Partes da Convenção complementar da Convenção de Varsóvia para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional efectuado por uma pessoa que não seja o transportador contratual, assinada em Guadalajara em 18 de Setembro de 1961 (a seguir denominada Convenção de Guadalajara), qualquer referência à Convenção de Varsóvia contida na Convenção de Guadalajara se aplicará também à Convenção de Varsóvia modificada pelo Protocolo Adicional n.º 1 de Montreal de 1975, nos casos em que o transporte efectuado em virtude do contrato mencionado no parágrafo b) do artigo 1.º da Convenção de Guadalajara se regule pelo presente Protocolo.

ARTIGO XIII

O presente Protocolo ficará aberto à assinatura na sede da Organização de Aviação Civil Internacional até ao 1.º de Janeiro de 1976 e, posteriormente, até à sua entrada em vigor de acordo com o artigo VII, no Ministério dos Negócios Estrangeiros do Governo da República Popular da Polónia. A Organização da Aviação Civil Internacional informará rapidamente o Governo da República Popular da Polónia de qualquer assinatura e da sua data durante o período em que o Protocolo se encontre aberto à assinatura na sede da Organização da Aviação Civil Internacional.

Em testemunho do que os plenipotenciários abaixo assinados, devidamente autorizados, assinam o presente Protocolo.

Feito em Montreal no vigésimo quinto dia do mês de Setembro do ano de 1975, em quatro textos autênticos, redigidos nas línguas francesa, inglesa, espanhola e russa. Em caso de divergência, fará fé o texto em língua francesa, na qual foi redigida a Convenção de Varsóvia de 12 de Outubro de 1929.

PROTOCOLO ADICIONAL N.º 2, QUE MODIFICA A CONVENÇÃO PARA
A UNIFICAÇÃO DE CERTAS REGRAS RELATIVAS AO TRANSPORTE
AÉREO INTERNACIONAL, ASSINADA EM VARSÓVIA EM 12 DE
OUTUBRO DE 1929 E MODIFICADA PELO PROTOCOLO ASSINADO NA
HAIA EM 28 DE SETEMBRO DE 1955.

Os Governos signatários:

Considerando que é conveniente modificar a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia em 12 de Outubro de 1929, modificada pelo Protocolo assinado na Haia em 28 de Setembro de 1955;

acordam no seguinte:

CAPÍTULO I
Modificações à Convenção

ARTIGO I

A Convenção que as disposições do presente capítulo modificam é a Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955.

ARTIGO II

O artigo 22.º da Convenção é suprimido e substituído pelo seguinte:

ARTIGO 22.º

1 - No transporte de pessoas, a responsabilidade do transportador em relação a cada passageiro está limitada à quantia de 16600 direitos especiais de saque. No caso de a lei do tribunal que conhecer do pedido permitir que a indemnização seja fixada sob a forma de renda, o capital da renda não pode ultrapassar esse limite. Todavia,

por convenção especial com o transportador, poderá o passageiro fixar um limite de responsabilidade mais elevado.

2 - a) No transporte de bagagens registadas e de mercadorias, a responsabilidade do transportador é limitada à quantia de 17 direitos especiais de saque por quilograma, salvo declaração especial de interesse na entrega no destino feita pelo expedidor no momento de confiar o volume ao transportador e mediante o pagamento de uma taxa suplementar eventual. Nesse caso, será o transportador obrigado a pagar até ao limite da quantia declarada, salvo se provar que ela é superior ao interesse real do expedidor na entrega.

b) Em caso de perda, avaria ou atraso de parte de bagagens registadas ou de mercadorias ou de qualquer objecto que nelas se contenha, o peso a ser tomado em consideração para se determinar o limite da responsabilidade do transportador será unicamente o peso total do volume ou volumes em causa. Todavia, se a perda, avaria ou atraso de uma parte das bagagens registadas ou das mercadorias ou de um objecto que nelas se contenha afectar o valor de outros volumes ao abrigo do mesmo bilhete de bagagem ou da mesma guia de transporte aéreo, o peso total de tais volumes será também tido em consideração para se determinar o limite de responsabilidade.

3 - No que respeita aos objectos que ficam à guarda do passageiro, a responsabilidade do transportador está limitada a 332 direitos especiais de saque por passageiro.

4 - Os limites fixados pelo presente artigo não terão o efeito de retirar ao tribunal a faculdade de atribuir, por acréscimo, de acordo com a sua lei, uma quantia correspondente à totalidade ou parte das custas judiciais e outras despesas do processo em que haja incorrido o autor da acção. A disposição anterior não se aplicará quando o montante da indemnização atribuída, com exclusão das custas judiciais e outras despesas do processo, não ultrapassar a quantia que o transportador ofereceu por escrito ao autor da acção no prazo de seis meses a contar da data do evento que causou os danos ou antes de começar a instância se esta for posterior ao referido prazo.

5 - As quantias indicadas em direitos especiais de saque no presente artigo são consideradas em relação ao direito especial de saque tal como é definido pelo Fundo Monetário Internacional.

A conversão dessas quantias em moedas nacionais efectuar-se-á, em caso de instância judicial, segundo o valor dessas moedas expresso em direitos especiais de saque à data da sentença. O valor, em

direito especial de saque, da moeda nacional de uma Alta Parte Contratante que seja membro do Fundo Monetário Internacional é calculado segundo o método de valoração utilizado pelo Fundo Monetário Internacional, à data da sentença, para as suas próprias operações e transacções. O valor, em direito especial de saque, da moeda nacional de uma Alta Parte Contratante que não seja membro do Fundo Monetário Internacional será calculado segundo o método determinado por essa Alta Parte Contratante.

Todavia, os Estados que não sejam membros do Fundo Monetário Internacional e cuja lei não permita as disposições dos n.os 1, 2, a), e 3 do artigo 22.º podem declarar, no momento da ratificação ou da adesão ou, posteriormente, que o limite de responsabilidade do transportador, nas acções judiciais propostas no seu território, é fixado na quantia de 250000 unidades monetárias por passageiro no que respeita ao n.º 1 do artigo 22.º, 250 unidades monetárias por quilograma no que respeita ao n.º 2, a), do artigo 22.º e 5000 unidades monetárias por passageiro no que respeita ao n.º 3 do artigo 22.º Esta unidade monetária corresponde a 65,5 mg de ouro fino de 900/1000. Estas quantias podem ser convertidas em moeda nacional em números redondos. A conversão desta quantia em moeda nacional efectuar-se-á de acordo com a lei do Estado interessado.

CAPÍTULO II

Âmbito de aplicação da Convenção modificada

ARTIGO III

A Convenção modificada na Haia em 1955 e pelo presente Protocolo aplica-se ao transporte internacional definido no artigo 1.º da Convenção desde que os pontos de partida e de destino estejam situados quer no território de dois Estados Partes do presente Protocolo, quer no território de um só Estado Parte do presente Protocolo, se estiver prevista uma escala em território de outro Estado.

CAPÍTULO III

Disposições finais

ARTIGO IV

Entre as Partes do presente Protocolo, a Convenção de Varsóvia emendada na Haia em 1955 e o presente Protocolo serão considerados e interpretados como um só instrumento e serão

denominados Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 e pelo Protocolo Adicional n.º 2 de Montreal de 1975.

ARTIGO V

Até à data da sua entrada em vigor de acordo com as disposições do artigo VII, o presente Protocolo ficará aberto à assinatura de todos os Estados.

ARTIGO VI

1 - O presente Protocolo será submetido à ratificação dos Estados signatários.

2 - A ratificação do presente Protocolo por um Estado que não seja parte da Convenção de Varsóvia ou da Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 tem o efeito de adesão à Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 e pelo Protocolo Adicional n.º 2 de Montreal de 1975.

3 - Os instrumentos de ratificação serão depositados junto do Governo da República Popular da Polónia.

ARTIGO VII

1 - Quando o presente Protocolo tiver obtido as ratificações de trinta Estados signatários, estará em vigor entre esses Estados no nonagésimo dia após o depósito do trigésimo instrumento de ratificação. Para cada Estado que o ratifica posteriormente, entrará em vigor no nonagésimo dia após o depósito do seu instrumento de ratificação.

2 - Desde a sua entrada em vigor, o presente Protocolo será registado junto da Organização das Nações Unidas pelo Governo da República Popular da Polónia.

ARTIGO VIII

1 - Após a sua entrada em vigor, o presente Protocolo ficará aberto à adesão de qualquer Estado não signatário.

2 - A adesão ao presente Protocolo por um Estado que não seja parte da Convenção de Varsóvia ou por um Estado que não seja parte da Convenção de Varsóvia emendada na Haia em 1955 terá o efeito de

adesão à Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 e pelo Protocolo Adicional n.º 2 de Montreal de 1975.

3 - Os instrumentos de adesão serão depositados junto do Governo da República Popular da Polónia e produzirão os seus efeitos no nonagésimo dia após a data do seu depósito.

ARTIGO IX

1 - Qualquer parte do presente Protocolo poderá denunciá-lo por notificação feita ao Governo da República Popular da Polónia.

2 - A denúncia produzirá os seus efeitos seis meses após a recepção pelo Governo da República Popular da Polónia da notificação da denúncia.

3 - Para as Partes do presente Protocolo, a denúncia da Convenção de Varsóvia por uma delas, de acordo com o artigo 39.º da referida Convenção, ou do Protocolo da Haia, de acordo com o artigo XXIV do referido Protocolo, não deve ser interpretada como denúncia da Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 e pelo Protocolo Adicional n.º 2 de Montreal de 1975.

ARTIGO X

Não será admitida qualquer reserva ao presente Protocolo. Todavia, qualquer Estado poderá, em qualquer momento, declarar, por notificação feita ao Governo da República Popular da Polónia, que a Convenção, modificada pelo presente Protocolo, não se aplicará ao transporte de pessoas, de mercadorias e de bagagens efectuado para as suas autoridades militares a bordo de aeronaves matriculadas no referido Estado e cuja capacidade total tenha sido reservada por tais autoridades ou por conta das mesmas.

ARTIGO XI

O Governo da República Popular da Polónia informará rapidamente todos os Estados Partes da Convenção de Varsóvia ou dessa Convenção tal como está modificada, todos os Estados que assinarem o presente Protocolo ou a ele aderirem, assim como a Organização da Aviação Civil Internacional, da data de cada assinatura, da data do depósito de cada instrumento de ratificação ou de adesão, da data da entrada em vigor do presente Protocolo e de todas as outras informações úteis.

ARTIGO XII

Entre as Partes do presente Protocolo que sejam igualmente Partes da Convenção complementar da Convenção de Varsóvia para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional efectuado por uma pessoa que não seja o transportador contratual, assinada em Guadalajara em 18 de Setembro de 1961 (a seguir denominada Convenção de Guadalajara), qualquer referência à Convenção de Varsóvia contida na Convenção de Guadalajara aplicar-se-á à Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 e pelo Protocolo Adicional n.º 2 de Montreal de 1975 nos casos em que o transporte efectuado em virtude do contrato mencionado na alínea b) do artigo 1.º do Convenção de Guadalajara se regule pelo presente Protocolo.

ARTIGO XIII

O presente Protocolo ficará aberto à assinatura na sede da Organização da Aviação Civil Internacional até ao 1.º de Janeiro de 1976 e, posteriormente, até à sua entrada em vigor de acordo com o artigo VII, no Ministério dos Negócios Estrangeiros do Governo da República Popular da Polónia. A Organização da Aviação Civil Internacional informará rapidamente o Governo da República Popular da Polónia de qualquer assinatura e da sua data durante o período em que o Protocolo se encontre aberto à assinatura na sede da Organização da Aviação Civil Internacional.

Em testemunho do que, os plenipotenciários abaixo assinados, devidamente autorizados, assinam o presente Protocolo.

Feito em Montreal no vigésimo quinto dia do mês de Setembro do ano de 1975, em quatro textos autênticos redigidos nas línguas francesa, inglesa, espanhola e russa. Em caso de divergência, fará fé o texto em língua francesa, na qual foi redigida a Convenção de Varsóvia de 12 de Outubro de 1929.

PROTOCOLO ADICIONAL N.º 3 QUE MODIFICA A CONVENÇÃO PARA A UNIFICAÇÃO DE CERTAS REGRAS RELATIVAS AO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL, ASSINADA EM VARSÓVIA EM 12 DE OUTUBRO DE 1929, MODIFICADA PELO PROTOCOLO FEITO NA HAIA EM 28 DE SETEMBRO DE 1955 E PELO PROTOCOLO FEITO NA GUATEMALA EM 8 DE MARÇO DE 1971.

Os Governos signatários:

Considerando que é conveniente modificar a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia em 12 de Outubro de 1929, modificada pelo Protocolo assinado na Haia em 28 de Setembro de 1955 e pelo Protocolo feito na Guatemala em 8 de Março de 1971;

concordam no seguinte:

CAPÍTULO I Modificações à Convenção

ARTIGO I

A Convenção que as disposições do presente capítulo modificam é a Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 e na Guatemala em 1971.

ARTIGO II

O artigo 22.º da Convenção é suprimido e substituído pelas seguintes disposições:

ARTIGO 22.º

1 - a) No transporte de pessoas, a responsabilidade do transportador está limitada à quantia de 100000 direitos especiais de saque para o conjunto das reclamações apresentadas, por qualquer fundamento que seja, e referentes a danos sofridos em caso de morte ou lesão corporal de um passageiro. No caso de a indemnização, segundo a lei do tribunal competente, poder ser fixada sob forma de renda, o capital correspondente a essa renda não pode ultrapassar 100000 direitos especiais de saque.

b) Em caso de atraso no transporte de pessoas, a responsabilidade do transportador está limitada à quantia de 4150 direitos especiais de saque por passageiro.

c) No transporte de bagagens, a responsabilidade do transportador em caso de destruição, perda, avaria ou atraso está limitada à quantia de 1000 direitos especiais de saque por passageiro.

2 - a) No transporte de mercadorias, a responsabilidade do transportador está limitada à quantia de 17 direitos especiais de

saque por quilograma, salvo declaração especial de interesse na entrega no destino feita pelo expedidor no momento de confiar o volume ao transportador e mediante o pagamento de uma taxa suplementar eventual. Nesse caso será o transportador obrigado a pagar até ao limite da quantia declarada, salvo se provar que ela é superior ao interesse real do expedidor na entrega.

b) Em caso de perda, avaria ou atraso de parte das mercadorias ou qualquer objecto que nelas se contenha, o peso a ser tomado em consideração para se determinar o limite da responsabilidade do transportador será unicamente o peso total do volume ou volumes em causa. Todavia, se a perda, avaria ou atraso de uma parte das mercadorias ou de um objecto que nelas se contenha afectar o valor de outros volumes ao abrigo da mesma guia de transporte aéreo, o peso total de tais volume será também tido em consideração para se determinar o limite de responsabilidade.

3 - a) Os tribunais das Altas Partes Contratantes que de acordo com a sua própria lei não tenham a faculdade de atribuir custas e outras despesas processuais, incluindo honorários de advogado, terão nas acções a que a presente Convenção for aplicável o poder de atribuir discricionariamente ao autor da acção toda ou parte das custas e outras despesas processuais, incluindo os honorários do advogado que considerarem razoáveis.

b) As custas e outras despesas processuais, incluindo honorários de advogado, nos termos da alínea precedente, só serão concedidas se o autor da acção tiver levado ao conhecimento do transportador, por escrito, o montante reclamado, bem como os pormenores do cálculo deste montante, e o transportador não tiver efectuado no prazo de seis meses, a contar da recepção dessa reclamação, uma oferta, por escrito, de pagamento de uma quantia pelo menos igual à da indemnização fixada pelo tribunal, dentro dos limites aplicáveis.

Este prazo será prorrogado até ao dia da propositura da acção se este for posterior ao termo daquele prazo.

c) As custas e outras despesas processuais, incluindo os honorários de advogado, não serão tomadas em consideração para a aplicação dos limites previstos no presente artigo.

4 - As quantias expressas em direitos especiais de saque no presente artigo e no artigo 42.º são consideradas, em relação ao direito especial de saque, tal como é definido pelo Fundo Monetário Internacional. A conversão dessas quantias em moedas nacionais

efectuar-se-á, em caso de instância judicial, segundo o valor dessas moedas, expresso em direito especial de saque à data da sentença. O valor, em direito especial de saque, da moeda nacional de uma Alta Parte Contratante que seja membro do Fundo Monetário Internacional, é calculado segundo o método de valoração utilizado pelo Fundo Monetário Internacional à data da sentença para as suas próprias operações e transacções. O valor, em direito especial de saque, da moeda nacional de uma Alta Parte Contratante que não seja membro do Fundo Monetário Internacional será calculado segundo o método determinado por essa Alta Parte Contratante.

Todavia, os Estados que não sejam membros do Fundo Monetário Internacional e cuja lei não permita aplicar as disposições das alíneas 1 e 2, a), do artigo 22.º, podem, no momento da ratificação ou da adesão ou posteriormente, declarar que o limite de responsabilidade do transportador, nas acções judiciais propostas no seu território, é fixado na quantia de 1500000 unidades monetárias por passageiro no que respeita à alínea 1, a), do artigo 22.º; 62500 unidades monetárias por passageiro no que respeita à alínea 1, b), do artigo 22.º, 15000 unidades monetárias por passageiro no que respeita à alínea 1, c), do artigo 22.º e 250 unidades monetárias por quilograma no que respeita à alínea 2, a), do artigo 22.º Um Estado que aplique as disposições desta alínea pode também declarar que a quantia mencionada nas alíneas 2 e 3 do artigo 42.º é a quantia de 187500 unidades monetárias. Esta unidade monetária corresponde a 65,5 mg de ouro fino de 900/1000. Estas quantias podem ser convertidas em moeda nacional em números redondos. A conversão desta quantia em moeda nacional efectuar-se-á de acordo com a lei do Estado interessado.

ARTIGO III

No artigo 42.º da Convenção, as alíneas 2 e 3 são suprimidas e substituídas pelas seguintes:

2 - Em cada uma das conferências mencionadas na alínea 1 do presente artigo, o limite de responsabilidade fixado no artigo 22.º, alínea 1, a), em vigor à data da reunião dessas conferências não será aumentado em montante superior a 12500 direitos especiais de saque.

3 - Sob reserva da alínea 2 do presente artigo, o limite de responsabilidade fixado no artigo 22.º, alínea 1, a), em vigor à data da reunião dessas conferências será aumentado de 12500 direitos especiais de saque em 31 de Dezembro do quinto e do décimo anos

seguintes à data da entrada em vigor do Protocolo referido na alínea 1 do presente artigo, a menos que as tais conferências decidam de outro modo, antes das referidas datas, por maioria de dois terços dos representantes das Partes presentes e votantes.

CAPÍTULO II Âmbito de aplicação da Convenção modificada

ARTIGO IV

A Convenção modificada na Haia em 1955 e na Guatemala em 1971, assim como pelo presente Protocolo, aplica-se ao transporte internacional definido no artigo 1.º da Convenção, desde que os pontos de partida e de destino estejam situados quer no território de dois Estados Partes do presente Protocolo, quer no território de um só Estado Parte do presente Protocolo, se estiver prevista uma escala em território de outro Estado.

CAPÍTULO III Disposições finais

ARTIGO V

Entre as Partes do presente Protocolo, a Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 e na Guatemala em 1971 e o presente Protocolo serão considerados e interpretados como um só instrumento e serão denominados Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 e na Guatemala em 1971 e pelo Protocolo Adicional n.º 3 de Montreal de 1975.

ARTIGO VI

Até à data da sua entrada em vigor, de acordo com as disposições do artigo VIII, o presente Protocolo ficará aberto à assinatura de todos os Estados.

ARTIGO VII

1 - O presente Protocolo será submetido à ratificação dos Estados signatários.

2 - A ratificação do presente Protocolo por um Estado que não seja parte da Convenção de Varsóvia ou por um Estado que não seja parte da Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 ou por um Estado que não seja parte da Convenção de Varsóvia modificada na

Haia em 1955 e na Guatemala em 1971 terá o efeito de adesão à Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955, na Guatemala em 1971 e pelo Protocolo Adicional n.º 3 de Montreal de 1975.

3 - Os instrumentos de ratificação serão depositados junto do Governo da República Popular da Polónia.

ARTIGO VIII

1 - Quando o presente Protocolo tiver obtido as ratificações de trinta Estados signatários, entrará em vigor entre esses Estados no nonagésimo dia após o depósito do trigésimo instrumento de ratificação.

Para cada Estado que o ratificar posteriormente, entrará em vigor no nonagésimo dia após o depósito do seu instrumento de ratificação.

2 - Desde a sua entrada em vigor, o presente Protocolo será registado junto da Organização das Nações Unidas pelo Governo da República Popular da Polónia.

ARTIGO IX

1 - Após a sua entrada em vigor, o presente Protocolo ficará aberto à adesão de qualquer Estado não signatário.

2 - A adesão ao presente Protocolo por um Estado que não seja parte da Convenção de Varsóvia ou por um Estado que não seja parte da Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 ou por um Estado que não seja parte da Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 e na Guatemala em 1971 terá o efeito de adesão à Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955, na Guatemala em 1971 e pelo Protocolo Adicional n.º 3 de Montreal de 1975.

3 - Os instrumentos de adesão serão depositados junto do Governo da República Popular da Polónia e produzirão os seus efeitos no nonagésimo dia após a data do seu depósito.

ARTIGO X

1 - Qualquer Parte no presente Protocolo poderá denunciá-lo por notificação feita ao Governo da República Popular da Polónia.

2 - A denúncia produzirá os seus efeitos seis meses após a recepção pelo Governo da República Popular da Polónia da notificação da denúncia.

3 - Para as Partes do presente Protocolo, a denúncia da Convenção de Varsóvia por uma delas, de acordo com o artigo 39.º da referida Convenção, ou do Protocolo da Haia, de acordo com o artigo XXIV do referido Protocolo, ou do Protocolo da Guatemala, de acordo com o artigo XXII do referido Protocolo, não deve ser interpretada como a denúncia da Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955, na Guatemala em 1971 e pelo Protocolo Adicional n.º 3 de Montreal de 1975.

ARTIGO XI

1 - Somente poderão ser feitas as seguintes reservas ao presente Protocolo:

a) Qualquer Estado cujos tribunais não tenham a faculdade, de acordo com a sua própria lei, de atribuir as custas e outras despesas processuais, incluindo os honorários do advogado, pode, em qualquer momento, declarar por notificação feita ao Governo da República Popular da Polónia que a alínea 3, a), do artigo 22.º não se aplicará aos seus tribunais;

b) Qualquer Estado poderá, em qualquer momento, declarar por notificação feita ao Governo da República Popular da Polónia que a Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955, na Guatemala em 1971 e pelo Protocolo Adicional n.º 3 de Montreal de 1975 não se aplicará ao transporte de pessoas, de bagagens e de mercadorias efectuado para as suas autoridades militares a bordo de aeronaves matriculadas no referido Estado e cuja capacidade tenha sido reservada por tais autoridades ou por conta das mesmas;

c) Qualquer Estado pode, no momento da ratificação do Protocolo n.º 4 de Montreal de 1975, ou da adesão ao mesmo, ou posteriormente declarar que não fica obrigado pelas disposições da Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955, na Guatemala em 1971 e pelo Protocolo Adicional n.º 3 de Montreal de 1975, que se refiram ao transporte de mercadorias, de correio e de encomendas postais. Esta declaração produzirá os seus efeitos noventa dias após a sua recepção pelo Governo da República Popular da Polónia.

2 - Qualquer Estado que tenha formulado uma reserva de acordo com a alínea anterior poderá em qualquer momento retirá-la por notificação feita ao Governo da República Popular da Polónia.

ARTIGO XII

O Governo da República Popular da Polónia informará rapidamente todos os Estados Partes da Convenção de Varsóvia ou dessa Convenção tal como está emendada, todos os Estados que assinarem o presente Protocolo ou a ele aderirem, assim como a Organização da Aviação Civil internacional, da data de cada assinatura, da data do depósito de cada instrumento de ratificação ou de adesão, da data da entrada em vigor do presente Protocolo e todas as outras informações úteis.

ARTIGO XIII

Entre as Partes do presente Protocolo que sejam igualmente Partes da Convenção complementar da Convenção de Varsóvia para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional efectuado por uma pessoa que não seja o transportador contratual, assinada em Guadalajara em 18 de Setembro de 1961 (a seguir denominada Convenção de Guadalajara), qualquer referência à Convenção de Varsóvia contida na Convenção de Guadalajara se aplicará à Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955, na Guatemala em 1971 e pelo Protocolo Adicional n.º 3 de Montreal de 1975, nos casos em que o transporte efectuado em virtude do contrato mencionado no parágrafo b) do artigo 1.º da Convenção de Guadalajara se regule pelo presente Protocolo.

ARTIGO XIV

O presente Protocolo ficará aberto à assinatura na sede da Organização da Aviação Civil Internacional até ao 1.º de Janeiro de 1976 e, posteriormente, até à sua entrada em vigor de acordo com o artigo VIII, no Ministério dos Negócios Estrangeiros do Governo da República Popular da Polónia. A Organização da Aviação Civil Internacional informará rapidamente o Governo da República Popular da Polónia de qualquer assinatura e da sua data durante o período em que o Protocolo se encontre aberto à assinatura na sede da Organização da Aviação Civil Internacional.

Em testemunho do que os plenipotenciários abaixo assinados, devidamente autorizados, assinam o presente Protocolo.

Feito em Montreal no vigésimo quinto dia do mês de Setembro do ano de 1975, em quatro textos autênticos redigidos nas línguas francesa, inglesa, espanhola e russa. Em caso de divergência, fará fé o texto em língua francesa, na qual foi redigida a Convenção de Varsóvia de 12 de Outubro de 1929.

PROTOCOLO DE MONTREAL N.º 4, QUE MODIFICA A CONVENÇÃO
PARA A UNIFICAÇÃO DE CERTAS REGRAS RELATIVAS AO
TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL, ASSINADA EM VARSÓVIA EM
12 DE OUTUBRO DE 1929, MODIFICADA PELO PROTOCOLO
ASSINADO NA HAIA, EM 26 DE SETEMBRO DE 1955.

Os Governos signatários:

Considerando que é conveniente modificar a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia em 12 de Outubro de 1929, modificada pelo Protocolo assinado na Haia em 28 de Setembro de 1955;

acordam no seguinte:

CAPÍTULO I
Modificações à Convenção

ARTIGO I

A Convenção que as disposições do presente capítulo modificam é a Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955.

ARTIGO II

O n.º 2 do artigo 2.º da Convenção é suprimido e substituído pelos seguintes n.os 2 e 3:

2 - No transporte de remessas postais, o transportador não é responsável senão perante a administração postal competente, de acordo com as normas aplicáveis às relações entre os transportadores e as administrações postais.

3 - Ressalvado o disposto no n.º 2 do presente artigo, as disposições da presente Convenção não se aplicarão ao transporte de remessas postais.

ARTIGO III

No capítulo II da Convenção, a secção III (artigos 5.º a 16.º) é suprimida e substituída pelos seguintes artigos:

SECÇÃO III Documentação relativa às mercadorias

ARTIGO 5.º

1 - Para o transporte de mercadorias será emitida uma carta de porte aéreo.

2 - O emprego de qualquer outro meio donde conste a informação relativa ao transporte a executar poderá, com o consentimento do expedidor, substituir a emissão da carta de porte aéreo. Se esses outros meios forem utilizados, o transportador, se o expedidor o solicitar, entregará a este um recibo da mercadoria que permita a identificação do embarque e o acesso à informação contida no registo conservado por esses outros meios.

3 - A impossibilidade de utilizar, nos pontos de trânsito e de destino, outros meios que permitam verificar as informações relativas ao transporte, mencionados no n.º 2 do presente artigo, não dará ao transportador o direito de recusar a aceitação das mercadorias que devam ser transportadas.

ARTIGO 6.º

1 - A carta de porte aéreo é passada pelo expedidor em três exemplares originais.

2 - O primeiro exemplar levará a indicação «para o transportador» e é assinado pelo expedidor. O segundo exemplar levará a indicação «para o destinatário» e é assinado pelo expedidor e pelo transportador. O terceiro exemplar é assinado pelo transportador e por ele entregue ao expedidor após a aceitação da mercadoria.

3 - A assinatura do transportador e a do expedidor podem ser impressas ou substituídas por um carimbo.

4 - Se, a pedido do expedidor, o transportador passa a carta de porte aéreo, é considerado, até prova em contrário, como agindo por conta do expedidor.

ARTIGO 7.º

Quando há mais de um volume:

- a) O transportador de mercadorias tem o direito de pedir ao expedidor a passagem de cartas de porte aéreo diferentes;
- b) O expedidor tem o direito de pedir ao transportador a entrega de diferentes recibos, quando sejam utilizados outros meios previstos no n.º 2 do artigo 5.º

ARTIGO 8.º

A carta de porte aéreo e o recibo da mercadoria devem conter:

- a) A indicação dos pontos de partida e de destino;
- b) Se os pontos de partida e de destino estão situados no território de uma só Alta Parte Contratante e se uma ou várias escalas estiverem previstas no território de um outro Estado, a indicação de uma dessas escalas;
- c) A indicação do peso das mercadorias.

ARTIGO 9.º

O incumprimento das disposições dos artigos 5.º a 8.º não afectará nem a existência nem a validade do contrato de transporte, que continuará a regular-se pelas normas da presente Convenção, incluindo as relativas à limitação de responsabilidade.

ARTIGO 10.º

1 - O expedidor é responsável pela exactidão das indicações e declarações relativas à mercadoria inscritas por ele ou em seu nome na carta de porte aéreo, assim como por aquelas que são fornecidas e feitas por ele ou em seu nome ao transportador para que sejam inscritas no recibo da mercadoria ou para que se incluam no registo conservado por outros meios previstos no n.º 2 do artigo 5.º

2 - O expedidor assume a responsabilidade por qualquer prejuízo sofrido pelo transportador ou por qualquer outra pessoa em relação à qual o transportador seja responsável, em consequência das indicações e declarações irregulares, inexactas ou incompletas feitas por ele ou em seu nome.

3 - Sob reserva das disposições dos n.os 1 e 2 do presente artigo, o transportador assume a responsabilidade por qualquer prejuízo sofrido pelo expedidor ou por qualquer outra pessoa em relação à qual o expedidor seja responsável, em consequência das indicações e declarações irregulares, inexactas ou incompletas inscritas por ele ou em seu nome no recibo da mercadoria ou no registo conservado por outros meios previstos no n.º 2 do artigo 5.º

ARTIGO 11.º

1 - Tanto a carta de porte aéreo como o recibo da mercadoria fazem fé, até prova em contrário, da conclusão do contrato, do recebimento da mercadoria e das condições do transporte neles contidas.

2 - Todas as indicações da carta de porte aéreo ou do recibo da mercadoria relativas ao peso, dimensões e embalagens da mercadoria, assim como ao número de volumes, fazem fé, até prova em contrário; as relativas à quantidade, volume e estado da mercadoria não fazem prova contra o transportador, salvo se a verificação tiver sido por ele feita na presença do expedidor e anotada na carta de porte aéreo ou se se tratar de indicações relativas ao estado aparente da mercadoria.

ARTIGO 12.º

1 - O expedidor tem o direito, com a condição de executar todas as obrigações resultantes do contrato de transporte, de dispor da mercadoria, já retirando-a no aeródromo de partida ou de destino, já retendo-a durante a viagem por ocasião de uma aterragem, já fazendo-a entregar no lugar de destino ou durante a viagem a pessoa diferente do destinatário inicialmente designado, já pedindo o seu retorno ao aeródromo de partida, desde que o exercício desse direito não traga prejuízo nem ao transportador nem aos outros expedidores e com obrigação de reembolsar as despesas daí resultantes.

2 - No caso de ser impossível a execução das ordens do expedidor, o transportador deve imediatamente avisá-lo.

3 - Se o transportador se conforma com as ordens de disposição do expedidor, sem exigir a produção do exemplar da carta de porte aéreo ou do recibo da mercadoria entregue a este, será responsável, salvo o seu recurso contra o expedidor, pelo prejuízo que este facto pode causar àquele que regularmente se encontra de posse da carta de porte aéreo ou do recibo da mercadoria.

4 - O direito do expedidor cessa no momento em que começa o do destinatário, conforme o artigo 13.º Se, todavia, o destinatário recusa a mercadoria, ou não pode ser alcançada, o expedidor readquire o seu direito de disposição.

ARTIGO 13.º

1 - Salvo se o expedidor tiver exercido o seu direito nos termos do artigo 12.º, o destinatário tem o direito, desde a chegada da mercadoria ao ponto de destino, de pedir ao transportador que lhe entregue a mercadoria mediante o pagamento do montante dos créditos e mediante a execução das condições de transporte.

2 - Salvo estipulação em contrário, o transportador deve avisar o destinatário logo que a mercadoria chegue.

3 - Se a perda da mercadoria é reconhecida pelo transportador ou se, expirado o prazo de sete dias depois da data em que deveria chegar, a mercadoria não chegou, fica o destinatário autorizado a fazer valer contra o transportador os direitos resultantes do contrato de transporte.

ARTIGO 14.º

O expedidor e o destinatário podem fazer valer todos os direitos que lhe são respectivamente conferidos pelos artigos 12.º e 13.º, cada um em seu próprio nome, quer o façam no seu próprio interesse quer no interesse de outrem, com a condição de executarem as obrigações que o contrato de transporte impõe.

ARTIGO 15.º

1 - Os artigos 12.º, 13.º e 14.º não afectam nem as relações do expedidor e do destinatário entre si, nem as relações de terceiros cujos direitos provêm já do transportador, já do destinatário.

2 - Todas as cláusulas derogando as estipulações dos artigos 12.º, 13.º e 14.º devem ser inscritas na carta de porte aéreo ou no recibo da mercadoria.

ARTIGO 16.º

1 - O expedidor é obrigado a fornecer as informações e a juntar os documentos que, antes da entrega da mercadoria ao destinatário,

sejam necessários ao cumprimento das formalidades aduaneiras, administrativas ou policiais. O expedidor é responsável para com o transportador por todos os prejuízos que possam resultar da ausência, insuficiência ou irregularidade dessas informações e documentos, salvo em caso de culpa por parte do transportador ou dos seus propositos.

2 - O transportador não está obrigado a verificar a exactidão ou suficiência dessas informações e documentos.

ARTIGO IV

O artigo 18.º da Convenção é suprimido e substituído pelo seguinte:

ARTIGO 18.º

1 - O transportador é responsável pelo dano proveniente da destruição, perda ou avaria de bagagens registadas quando o evento que causou o prejuízo se produziu durante o transporte aéreo.

2 - O transportador é responsável pelo dano proveniente da destruição, perda ou avaria de mercadorias quando o evento que causou o prejuízo se produziu durante o transporte aéreo.

3 - Todavia, o transportador não será responsável se provar que a destruição, perda ou avaria da mercadoria se deve exclusivamente a um ou mais dos seguintes factos:

- a) Natureza ou vício próprio da mercadoria;
- b) Embalagem defeituosa da mercadoria por uma pessoa diferente do transportador ou dos seus propositos;
- c) Acto de guerra ou conflito armado;
- d) Acto de autoridade pública executado em conexão com a entrada, saída ou trânsito da mercadoria.

4 - O transporte aéreo, para os efeitos das alíneas anteriores, compreende o período durante o qual as bagagens ou mercadorias se encontram à guarda do transportador, quer num aeródromo, quer a bordo de uma aeronave, quer em qualquer outro lugar, em caso de aterragem fora de um aeródromo.

5 - O período do transporte aéreo não compreende nenhum transporte terrestre, marítimo ou fluvial efectuado fora de um aeródromo. Todavia, quando um tal transporte é efectuado em execução do contrato de transporte aéreo para efeito de carregamento, entrega ou transbordo, presume-se, salvo prova em contrário, que qualquer dano resulta de um facto sobrevindo durante o transporte aéreo.

ARTIGO V

O artigo 20.º da Convenção é suprimido e substituído pelo seguinte:

ARTIGO 20.º

No transporte de passageiros e de bagagens e em caso de dano resultante de atraso no transporte de mercadorias, o transportador não é responsável se prova que ele e os seus propositos tomaram todas as medidas necessárias para evitar o prejuízo ou que lhe era impossível tomá-las.

ARTIGO VI

O artigo 21.º da Convenção é suprimido e substituído pelo seguinte:

ARTIGO 21.º

1 - No transporte de passageiros e de bagagens, se o transportador fizer a prova de que foi culpa da pessoa lesada que causou o dano ou para ele contribuiu, o tribunal poderá, de harmonia com as disposições da sua própria lei, afastar ou atenuar a responsabilidade do transportador.

2 - No transporte de mercadorias, o transportador é exonerado, no todo ou em parte, da sua responsabilidade se fizer a prova de que foi a culpa da pessoa que reclama a indemnização ou da pessoa de quem ela faz derivar os seus direitos que causou o dano ou para ele contribuiu.

ARTIGO VII

No artigo 22.º da Convenção:

a) Suprimem-se na alínea a) do n.º 2 as palavras «e as mercadorias»;

b) A seguir à alínea a) do n.º 2 insere-se a seguinte alínea:

b) No transporte de mercadorias, a responsabilidade do transportador está limitada à quantia de 17 direitos especiais de saque por quilograma, salvo declaração especial de interesse na entrega no destino feita pelo expedidor no momento de confiar o volume ao transportador e mediante o pagamento de uma taxa suplementar eventual. Nesse caso, será o transportador obrigado a pagar até ao limite da quantia declarada, salvo se provar que ela é superior ao interesse real do expedidor na entrega.

c) A alínea b) do n.º 2 passa a ser alínea c) desse número;

d) A seguir ao n.º 5 insere-se o seguinte número:

6 - As quantias indicadas em direitos especiais de saque são consideradas em relação ao direito especial de saque tal como é definido pelo Fundo Monetário Internacional. A conversão dessas quantias em moedas nacionais efectuar-se-á, em caso de instância judicial, segundo o valor dessas moedas expresso em direitos especiais de saque à data da sentença.

O valor, em direito especial de saque, da moeda nacional de uma Alta Parte Contratante que seja membro do Fundo Monetário Internacional é calculado segundo o método de valoração utilizado pelo Fundo Monetário Internacional à data da sentença para as suas próprias operações e transacções.

O valor, em direito especial de saque, da moeda nacional de uma Alta Parte Contratante que não seja membro do Fundo Monetário Internacional será calculado segundo o método determinado por essa Alta Parte Contratante.

Todavia, os Estados que não sejam membros do Fundo Monetário Internacional e cuja lei não permita aplicar a disposição da alínea b) do n.º 2 do artigo 22.º podem, no momento da ratificação ou da adesão ou posteriormente, declarar que o limite de responsabilidade do transportador nas acções judiciais propostas no seu território é fixado na quantia de duzentas e cinquenta unidades monetárias por quilograma, correspondendo esta unidade monetária a 65,5 mg de ouro fino de 900/1000. Esta quantia pode ser convertida em moeda nacional em números redondos. A conversão desta quantia em moeda nacional efectuar-se-á de acordo com a lei do Estado interessado.

ARTIGO VIII

O artigo 24.º da Convenção é suprimido e substituído pelo seguinte:

ARTIGO 24.º

1 - No transporte de passageiros e de bagagens, qualquer acção de responsabilidade, qualquer que seja o seu fundamento, só pode ser exercida nas condições e com os limites previstos na presente Convenção, sem prejuízo da determinação das pessoas com legitimidade para a acção e dos seus direitos respectivos.

2 - No transporte de mercadorias, qualquer acção de responsabilidade qualquer que seja o seu fundamento, quer se fundamente na presente Convenção, quer num contrato ou acto ilícito ou em qualquer outra causa, não pode ser exercida senão nas condições e com os limites de responsabilidade previstos na presente Convenção, sem prejuízo da determinação das pessoas com legitimidade para a acção e dos seus direitos respectivos. Estes limites de responsabilidade constituem limites máximos e não podem ser ultrapassados quaisquer que sejam as circunstâncias que estejam na origem da responsabilidade.

ARTIGO IX

O artigo 25.º da Convenção é suprimido e substituído pelo seguinte:

ARTIGO 25.º

No transporte de passageiros e de bagagens, os limites de responsabilidade previstos no artigo 22.º não se aplicam se se provar que o dano resulta de acto ou omissão do transportador ou dos seus propositos, quer com a intenção de provocar dano quer temerariamente e com a consciência de que o dano resultaria provavelmente de um acto ou omissão, contanto que, no caso de acto ou omissão dos propositos, terá também de se provar que estes agiram no exercício das suas funções.

ARTIGO X

O n.º 3 do artigo 25.º-A da Convenção é suprimido e substituído pelo seguinte:

3 - No transporte de passageiros e de bagagens, as disposições dos n.os 1 e 2 do presente artigo não se aplicam se se provar que o dano

resulta de um acto ou omissão do proposto, seja com a intenção de provocar o dano, seja temerariamente e com consciência de que o dano resultaria provavelmente desse acto ou omissão.

ARTIGO XI

A seguir ao artigo 30.º da Convenção insere-se o seguinte artigo:

ARTIGO 30.º-A

A presente Convenção não prejudica de qualquer modo a questão de saber se a pessoa considerada responsável, de acordo com as suas disposições, tem ou não o direito de regresso contra qualquer outra pessoa.

ARTIGO XII

O artigo 33.º da Convenção é suprimido e substituído pelo seguinte:

ARTIGO 33.º

Sob reserva do disposto no n.º 3 do artigo 5.º, nada na presente Convenção pode impedir o transportador de recusar a conclusão de um contrato de transporte ou de estabelecer regulamentos que não estejam em contradição com as disposições da presente Convenção.

ARTIGO XIII

O artigo 34.º da Convenção é suprimido e substituído pelo seguinte:

ARTIGO 34.º

As disposições dos artigos 3.º a 8.º, inclusive, relativas aos títulos de transporte, não se aplicam ao transporte efectuado em circunstâncias extraordinárias fora de toda a operação normal de exploração aérea.

CAPÍTULO II

Âmbito de aplicação da Convenção modificada

ARTIGO XIV

A Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 e pelo presente Protocolo aplica-se ao transporte internacional definido no artigo 1.º da Convenção, desde que os pontos de partida e de destino estejam situados quer no território de dois Estados Partes do

presente Protocolo, quer no território de um só Estado Parte do presente Protocolo, se estiver prevista uma escala em território de outro Estado.

CAPÍTULO III Disposições finais

ARTIGO XV

Entre as Partes do presente Protocolo, a Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 e o presente Protocolo serão considerados e interpretados como um só instrumento denominado Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 e pelo Protocolo n.º 4 de Montreal de 1975.

ARTIGO XVI

Até à data da sua entrada em vigor, de acordo com a disposição do artigo XVIII, o presente Protocolo ficará aberto à assinatura de todos os Estados.

ARTIGO XVII

1 - O presente Protocolo será submetido à ratificação dos Estados signatários.

2 - A ratificação do presente Protocolo por um Estado que não seja Parte da Convenção de Varsóvia ou por um Estado que não seja Parte da Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 terá o efeito de adesão à Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 e pelo Protocolo n.º 4 de Montreal de 1975.

3 - Os instrumentos de ratificação serão depositados junto do Governo da República Popular da Polónia.

ARTIGO XVIII

1 - Quando o presente Protocolo tiver obtido as ratificações de trinta Estados signatários, entrará em vigor entre esses Estados no nonagésimo dia após o depósito do trigésimo instrumento de ratificação. Para cada Estado que a ratificar posteriormente, entrará em vigor no nonagésimo dia após o depósito do seu instrumento de ratificação.

2 - Desde a sua entrada em vigor, o presente Protocolo será registado junto da Organização das Nações Unidas pelo Governo da República Popular da Polónia.

ARTIGO XIX

1 - Após a sua entrada em vigor, o presente Protocolo ficará aberto à adesão de qualquer Estado não signatário.

2 - A adesão ao presente Protocolo por um Estado que não seja Parte da Convenção de Varsóvia ou por um Estado que não seja Parte da Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 terá o efeito de adesão à Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 e pelo Protocolo n.º 4 de Montreal de 1975.

3 - Os instrumentos de adesão serão depositados junto do Governo da República Popular da Polónia e produzirão os seus efeitos no nonagésimo dia após a data do seu depósito.

ARTIGO XX

1 - Qualquer Parte no presente Protocolo poderá denunciá-lo por notificação feita ao Governo da República Popular da Polónia.

2 - A denúncia produzirá os seus efeitos seis meses após a recepção pelo Governo da República Popular da Polónia da notificação da denúncia.

3 - Entre as Partes do presente Protocolo, a denúncia da Convenção de Varsóvia por uma delas, de acordo com o artigo 39.º da referida Convenção, ou do Protocolo da Haia, de acordo com o artigo XXIV do referido Protocolo, não deve ser interpretada como a denúncia da Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 e pelo Protocolo n.º 4 de Montreal de 1975.

ARTIGO XXI

1 - Somente poderão ser feitas as seguintes reservas ao presente Protocolo:

a) Qualquer Estado pode, em qualquer momento, declarar por notificação feita ao Governo da República Popular da Polónia que a Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 e pelo Protocolo n.º 4 de Montreal de 1975 não se aplicará ao transporte de pessoas, bagagens e mercadorias efectuado para as suas autoridades militares

a bordo de aeronaves matriculadas no referido Estado e cuja capacidade total tenha sido reservada por tais autoridades ou por conta das mesmas;

b) Qualquer Estado pode, no momento da ratificação do Protocolo Adicional n.º 3 de Montreal de 1975, ou da adesão ao mesmo, ou posteriormente, declarar que não fica obrigado pelas disposições da Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 e pelo Protocolo n.º 4 de Montreal de 1975 que se refiram ao transporte de passageiros e de bagagens. Esta declaração produzirá os seus efeitos noventa dias após a sua recepção pelo Governo da República Popular da Polónia.

2 - Qualquer Estado que tenha formulado uma reserva de acordo com o número anterior poderá em qualquer momento retirá-la por notificação feita ao Governo da República Popular da Polónia.

ARTIGO XXII

O Governo da República Popular da Polónia informará rapidamente todos os Estados Partes da Convenção de Varsóvia ou dessa Convenção, tal como está modificada, todos os Estados que assinarem o presente Protocolo ou a ele aderirem, assim como a Organização da Aviação Civil internacional, da data de cada assinatura, da data do depósito de cada instrumento de ratificação ou de adesão, da data da entrada em vigor do presente Protocolo e todas as outras informações úteis.

ARTIGO XXIII

Entre as Partes do presente Protocolo que sejam igualmente Partes da Convenção complementar da Convenção de Varsóvia, para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, efectuado por uma pessoa que não seja o transportador contratual, assinada em Guadalajara em 18 de Setembro de 1961 (a seguir denominada Convenção de Guadalajara), qualquer referência à Convenção de Varsóvia contida na Convenção de Guadalajara aplicar-se-á à Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 e pelo Protocolo n.º 4 de Montreal de 1975, nos casos em que o transporte efectuado em virtude do contrato mencionado na alínea b) do artigo 1.º da Convenção de Guadalajara é regulado pelo presente Protocolo.

ARTIGO XXIV

Se dois ou mais Estados Partes do presente Protocolo forem também Partes do Protocolo da Guatemala de 1971 ou do Protocolo Adicional n.º 3 de Montreal de 1975, aplicam-se entre eles as seguintes regras:

- a) As disposições resultantes do regime estabelecido pelo presente Protocolo relativas às mercadorias e remessas postais prevalecerão sobre as disposições resultantes do regime estabelecido pelo Protocolo da Guatemala de 1971 ou pelo Protocolo Adicional n.º 3 de Montreal de 1975;
- b) As disposições resultantes do regime estabelecido pelo Protocolo da Guatemala de 1971 ou pelo Protocolo Adicional n.º 3 de Montreal de 1975 relativas aos passageiros e bagagens prevalecerão sobre as disposições resultantes do regime estabelecido pelo presente Protocolo.

ARTIGO XXV

O presente Protocolo ficará aberto à assinatura na sede da Organização da Aviação Civil Internacional até 1 de Janeiro de 1976 e, posteriormente, até à sua entrada em vigor, de acordo com o artigo XVIII, no Ministério dos Negócios Estrangeiros da República Popular da Polónia. A Organização da Aviação Civil Internacional informará rapidamente o Governo da República Popular da Polónia de qualquer assinatura e da sua data durante o período em que o Protocolo está aberto à assinatura na sede da Organização da Aviação Civil Internacional.

Em testemunho do que, o plenipotenciários abaixo assinados, devidamente autorizados, assinam o presente Protocolo.

Feito em Montreal no vigésimo quinto dia do mês de Setembro do ano de 1975, em quatro textos autênticos redigidos nas línguas francesa, inglesa, espanhola e russa. Em caso de divergência, fará fé o texto em língua francesa, na qual foi redigida a Convenção de Varsóvia de 12 de Outubro de 1929.

PROTOCOLO QUE MODIFICA A CONVENÇÃO PARA A UNIFICAÇÃO DE
CERTAS NORMAS RELATIVAS AO TRANSPORTE AÉREO
INTERNACIONAL, ASSINADA EM VARSÓVIA EM 12 DE OUTUBRO DE
1929, MODIFICADA PELO PROTOCOLO ASSINADO NA HAIA EM 28 DE
SETEMBRO DE 1955.

Os Governos signatários,

Considerando que é conveniente modificar a Convenção para a Unificação de Certas Normas Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia em 12 de Outubro de 1929, modificada pelo Protocolo assinado na Haia em 28 de Setembro de 1955,

acordam no seguinte:

CAPÍTULO I
Modificações à Convenção

ARTIGO I

A Convenção que as disposições do presente capítulo modificam é a Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955.

ARTIGO II

O artigo 3.º da Convenção é suprimido e substituído pelo seguinte:

ARTIGO 3.º

1 - No transporte de passageiros deverá entregar-se um título de transporte, individual ou colectivo, que contenha:

a) A indicação dos pontos de partida e de destino;

b) Se os pontos de partida e de destino estão situados no território de uma Alta Parte Contratante, mas foram previstas uma ou mais escalas no território de outro Estado, a indicação de uma destas escalas.

2 - A entrega do título de transporte previsto no número anterior poderá ser substituída por qualquer outro meio, desde que dele constem as indicações referidas nas alíneas a) e b) desse número.

3 - A inobservância das disposições dos números anteriores não afecta nem a existência nem a validade do contrato de transporte, que não deixará de estar submetido às normas da presente Convenção, incluindo as que se referem à limitação de responsabilidade.

ARTIGO III

O artigo 4.º da Convenção é suprimido e substituído pelo seguinte:

ARTIGO 4.º

1 - No transporte de bagagens registadas deverá entregar-se um boletim de bagagem que, se não estiver combinado ou incluído num título de transporte que satisfaça os requisitos do n.º 1 do artigo 3.º, deverá conter:

a) A indicação dos pontos de partida e de destino;

b) Se os pontos de partida e de destino estão situados no território de uma Alta Parte Contratante, mas foram previstas uma ou mais escalas no território de um outro Estado, a indicação de uma destas escalas.

2 - A entrega do boletim de bagagem previsto no número anterior poderá ser substituída por qualquer outro meio, desde que dele constem as indicações referidas nas alíneas a) e b) desse número.

3 - A inobservância das disposições dos números anteriores não afecta nem a existência nem a validade do contrato de transporte, que não deixará de estar submetido às normas da presente Convenção, incluindo as que se referem à limitação de responsabilidade.

ARTIGO IV

O artigo 17.º da Convenção é suprimido e substituído pelo seguinte:

ARTIGO 17.º

1 - O transportador é responsável pelo dano resultante da morte ou lesão corporal do passageiro, pela simples razão de o evento que causou a morte ou a lesão ter ocorrido a bordo da aeronave ou no decurso de quaisquer operações de embarque ou desembarque. O

transportador não é, porém, responsável se a morte ou a lesão corporal resultou unicamente do estado de saúde do passageiro.

2 - O transportador é responsável pelo dano resultante da destruição, perda ou avaria da bagagem, pela simples razão de o evento que causou a destruição, perda ou avaria ter ocorrido a bordo da aeronave ou no decurso de quaisquer operações de embarque ou desembarque ou durante qualquer período em que a bagagem se encontrava à guarda do transportador. O transportador não será, porém, responsável se o dano tiver resultado exclusivamente da natureza ou vício próprio da bagagem.

3 - Sem prejuízo de disposições em contrário, nesta Convenção o termo «bagagem» abrange tanto a bagagem registada como os objectos que o passageiro transporta consigo.

ARTIGO V

No artigo 18.º da Convenção, os n.os 1 e 2 serão suprimidos e substituídos pelos seguintes:

1 - O transportador é responsável pelo dano resultante da destruição, perda ou avaria de mercadorias, quando o evento que causou o dano se verificou durante o transporte aéreo.

2 - O transporte aéreo, para os efeitos do número anterior, abrange o período durante o qual as mercadorias se encontram à guarda do transportador quer num aeródromo quer a bordo de uma aeronave ou em qualquer outro lugar, em caso de aterragem fora de um aeródromo.

ARTIGO VI

O artigo 20.º da Convenção é suprimido e substituído pelo seguinte:

ARTIGO 20.º

1. No transporte de passageiros e de bagagem o transportador não é responsável pelo dano resultante de um atraso, se provar que ele e os seus propositos tomaram todas as medidas necessárias para evitar o prejuízo ou que lhe era impossível tomá-las.

2. No transporte de carga, o transportador não é responsável pelo dano resultante de destruição, perda, avaria ou atraso, se provar que

ele e os seus propositos tomaram todas as medidas necessárias para evitar o dano ou lhes era impossível tomá-las.

ARTIGO VII

O artigo 21.º da Convenção é suprimido e substituído pelo seguinte:

ARTIGO 21.º

Se o transportador provar que foi falta da pessoa que pede a indemnização que causou o dano ou para ele contribuiu, será total ou parcialmente exonerado da sua responsabilidade para com essa pessoa na medida em que tal falta tiver causado o dano ou para ele contribuído. Se o pedido de indemnização é formulado por pessoa que não é passageiro, com fundamento na morte ou lesão corporal deste último, o transportador ficará igualmente exonerado, total ou parcialmente, da sua responsabilidade na medida em que provar que a falta desse passageiro causou o dano ou para ele contribuiu.

ARTIGO VIII

O artigo 22.º da Convenção é suprimido e substituído pelo seguinte:

ARTIGO 22.º

1 - a) No transporte de pessoas, a responsabilidade do transportador está limitada à quantia de 1500000 francos para o conjunto de pedidos formulados, seja qual for o seu fundamento, para a reparação dos danos sofridos em consequência da morte ou lesão corporal de cada passageiro. No caso de a lei do tribunal que conhecer do pedido permitir que a indemnização seja fixada sob a forma de renda, o capital da renda não poderá exceder 1500000 francos.

b) Em caso de atraso no transporte de pessoas, a responsabilidade do transportador está limitada à quantia de 62500 francos por passageiro.

c) No transporte de bagagem, a responsabilidade do transportador em caso de destruição, perda, avaria ou atraso tem como limite a quantia de 15000 francos por passageiro.

2 - a) No transporte de mercadorias, a responsabilidade do transportador está limitada à quantia de 250 francos por quilograma, salvo declaração especial de interesse na entrega no destino feita

pela expedidor no momento de confiar o volume ao transportador e mediante o pagamento de uma taxa suplementar eventual. Neste caso, será o transportador obrigado a pagar até ao limite da quantia declarada, salvo se provar que ela é superior ao interesse real do expedidor na entrega.

b) Em caso de perda, avaria ou atraso de parte das mercadorias ou de qualquer objecto que nelas se contenha, o peso a ser tomado em consideração para se determinar o limite da responsabilidade do transportador será unicamente o peso total do volume ou volumes em causa. Todavia, quando a perda, avaria ou atraso de uma parte das mercadorias ou de um objecto que nelas se contenha afectar o valor de outros volumes ao abrigo da mesma carta de porte aéreo, o peso total de tais volumes será também tido em consideração para se determinar o limite de responsabilidade.

3 - a) Os tribunais das Altas Partes Contratantes que, de acordo com a sua própria lei, não tenham a faculdade de atribuir custas e outras despesas processuais, incluindo honorários de advogado, terão, nas acções a que a presente Convenção for aplicável, o poder de atribuir discricionariamente ao autor da acção todas ou parte das custas e outras despesas processuais, incluindo os honorários de advogado que considerarem razoáveis.

b) As custas e outras despesas processuais, incluindo honorários de advogado, nos termos da alínea precedente, só serão concedidas se o autor da acção tiver levado ao conhecimento do transportador, por escrito, o montante reclamado, bem como os pormenores do cálculo deste montante, e o transportador não tiver efectuado no prazo de seis meses, a contar da recepção dessa reclamação, uma oferta, por escrito, de pagamento de uma quantia pelo menos igual à da indemnização fixada pelo tribunal, dentro dos limites aplicáveis.

Este prazo será prorrogado até ao dia da propositura da acção, se este for posterior ao termo daquele prazo.

c) As custas e outras despesas processuais, incluindo os honorários de advogado, não serão tomadas em consideração para a aplicação dos limites previstos no presente artigo.

4 - As quantias expressas em francos no presente artigo e no artigo 42.º consideram-se como referidas à unidade monetária constituída por 65,5 mg de ouro fino de 900/1000. Estas quantias poderão ser convertidas em moeda nacional, em números redondos. A conversão destas quantias noutras moedas nacionais que não sejam moeda-

ouro efectuar-se-á, em caso de processo judicial, de acordo com o valor-ouro destas moedas nacionais na data do julgamento.

ARTIGO IX

O artigo 24.º da Convenção é suprimido e substituído pelo seguinte:

ARTIGO 24.º

1 - No transporte de mercadorias, qualquer acção de responsabilidade, seja qual for o seu fundamento, só poderá ser proposta nas condições e dentro dos limites previstos na presente Convenção.

2 - No transporte de passageiros e bagagem, qualquer acção de responsabilidade, seja qual for o seu fundamento, quer se baseie na presente Convenção, quer num contrato ou num acto ilícito ou em qualquer outra causa, só poderá ser exercida nas condições e limites previstos na presente Convenção, sem prejuízo da determinação das pessoas com legitimidade para a acção e dos seus direitos respectivos. Estes limites de responsabilidade constituem um máximo que não poderá ser ultrapassado, quaisquer que sejam as circunstâncias que tenham dado origem à referida responsabilidade.

ARTIGO X

É suprimido o artigo 25.º da Convenção e substituído pelo seguinte:

ARTIGO 25.º

O limite de responsabilidade previsto no n.º 2 do artigo 22.º não será aplicável se se provar que o dano resulta de acto ou omissão do transportador ou dos seus propositos, quer com intenção de provocar o dano, quer temerariamente e com a consciência de que o dano resultaria provavelmente desse acto ou omissão, contanto que, no caso de acto ou omissão dos propositos, se prove também que estes agiram no exercício das suas funções.

ARTIGO XI

No artigo 25.º-A da Convenção, os n.os 1 e 3 são suprimidos e substituídos pelos seguintes:

1 - No caso de ser intentada contra o proposto do transportador uma acção de responsabilidade a que é aplicável a Convenção, esse

proposto poderá prevalecer-se dos limites de responsabilidade que o transportador pode invocar nos termos da presente Convenção, desde que prove que agiu no exercício das suas funções.

3 - As disposições dos n.os 1 e 2 do presente artigo não serão aplicáveis ao transporte de carga se se provar que o dano resulta de um acto ou omissão do proposto, quer com intenção de provocar o dano, quer temerariamente e com a consciência de que o dano resultaria provavelmente desse acto ou omissão.

ARTIGO XII

No artigo 28.º da Convenção, o actual n.º 2 passa a ser o n.º 3 e é acrescentado o n.º 2 seguinte:

2 - Com referência ao dano resultante da morte, lesão corporal ou atraso do passageiro, destruição, perda, avaria ou atraso da bagagem, a acção de responsabilidade pode ser intentada perante um dos tribunais referidos no n.º 1 do presente artigo ou, no território de uma Alta Parte Contratante, perante o tribunal em cuja área de jurisdição o transportador tenha um estabelecimento, se o passageiro tem o seu domicílio ou residência permanente no território da mesma Alta Parte Contratante.

ARTIGO XIII

Em seguida ao artigo 30.º da Convenção insere-se o artigo seguinte:

ARTIGO 30.º-A

A presente Convenção não prejudica, de qualquer modo, a questão de saber se a pessoa considerada responsável, de acordo com as suas disposições, tem ou não direito de regresso contra qualquer outra pessoa.

ARTIGO XIV

Em seguida ao artigo 35.º da Convenção insere-se o artigo seguinte:

ARTIGO 35.º-A

1 - Nada na presente Convenção impede que um Estado estabeleça e aplique no seu território um sistema de indemnização complementar do previsto na presente Convenção a favor dos autores de pedidos de

indenização nos casos de morte ou de lesão corporal de um passageiro. Tal sistema deverá satisfazer os requisitos seguintes:

a) Em nenhum caso deverá impor ao transportador e aos seus propositos uma responsabilidade adicional à prevista na Convenção;

b) Não deverá impor ao transportador qualquer encargo financeiro ou administrativo, excepto a arrecadação, no referido Estado, das contribuições dos passageiros, se tal lhe for exigido;

c) Não dará lugar a qualquer discriminação entre os transportadores no que se refira aos passageiros em causa, e os benefícios que estes últimos possam colher do sistema devem ser-lhes concedidos qualquer que seja o transportador cujos serviços tiverem utilizado;

d) Se um passageiro tiver contribuído para o sistema, qualquer pessoa que tiver sofrido danos em consequência da morte ou de lesão corporal desse passageiro terá direito aos benefícios do sistema.

ARTIGO XV

Em seguida ao artigo 41.º da Convenção insere-se o artigo seguinte:

ARTIGO 42.º

1 - Sem prejuízo do disposto no artigo 41.º, serão convocadas conferências das Partes do Protocolo de Guatemala de 8 de Março de 1971, durante o quinto e décimo anos posteriores à data da entrada em vigor do referido Protocolo, a fim de ser revisto o limite estabelecido no n.º 1, alínea a), do artigo 22.º da Convenção, modificada pelo referido Protocolo.

2 - Em cada uma das conferências mencionadas no n.º 1 do presente artigo, o limite de responsabilidade previsto no n.º 1, alínea a), do artigo 22.º, em vigor na data de tais conferências, não será aumentado em mais de 187500 francos.

3 - Sob reserva do disposto no n.º 2 do presente artigo, o limite de responsabilidade do n.º 1, alínea a), do artigo 22.º, em vigor nas correspondentes datas das conferências anteriormente referidas, será aumentado em 187500 francos, a menos que, antes de 31 de Dezembro do quinto e décimo anos a partir da data da entrada em vigor do Protocolo a que se refere o n.º 1 do presente artigo, tais

conferências decidam o contrário por uma maioria de dois terços dos votos das Partes presentes e que tenham votado.

4 - O limite aplicável será o que, de acordo com os números anteriores, estiver em vigor no momento em que se tenha verificado o evento que ocasionou a morte ou a lesão corporal do passageiro.

CAPÍTULO II Âmbito de aplicação da Convenção modificada

ARTIGO XVI

A Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 e pelo presente Protocolo aplica-se ao transporte internacional definido no artigo 1.º da Convenção, quando os pontos de partida e de destino estejam situados quer no território de dois Estados Partes no presente Protocolo quer no território de um único Estado Parte no presente Protocolo, se estiver prevista uma escala no território de um outro Estado.

CAPÍTULO III Disposições protocolares

ARTIGO XVII

Entre as Partes do presente Protocolo, a Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 e o presente Protocolo serão considerados e interpretados como um único instrumento, que se denominará Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 e em Guatemala em 1971.

ARTIGO XVIII

Até à data da entrada em vigor, de harmonia com as disposições do artigo XX, o presente Protocolo permanecerá aberto para assinatura de todos os Estados membros das Nações Unidas ou de algum dos seus organismos especializados ou da Organização Internacional de Energia Atómica ou partes dos Estatutos do Tribunal Internacional da Justiça e de todo o Estado convidado pela Assembleia Geral das Nações Unidas a tomar-se parte do presente Protocolo.

ARTIGO XIX

1 - O presente Protocolo será submetido à ratificação dos Estados signatários.

2 - A ratificação do presente Protocolo por um Estado que não seja Parte da Convenção de Varsóvia ou Parte da Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 implica a adesão à Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 e em Guatemala em 1971.

3 - Os instrumentos de ratificação serão depositados junto da Organização da Aviação Civil internacional.

ARTIGO XX

1 - O presente Protocolo entrará em vigor no nonagésimo dia após o depósito do trigésimo instrumento de ratificação, sob a condição de o total do tráfego aéreo internacional regular - expresso em passageiros-quilómetro e tal como resulta das estatísticas publicadas para o ano de 1970 pela Organização da Aviação Civil Internacional - das empresas de aviação de cinco Estados que tiverem ratificado o presente Protocolo representar, pelo menos, 40% do total do tráfego aéreo internacional regular das empresas de aviação dos países membros da Organização da Aviação Civil Internacional registado no decurso desse mesmo ano. Se no momento do depósito do trigésimo instrumento de ratificação esta condição se não verificar, o Protocolo só entrará em vigor no nonagésimo dia após a mesma se verificar. Com relação a cada Estado que o tiver ratificado após o depósito do último instrumento de ratificação necessário à sua entrada em vigor, o presente Protocolo entrará em vigor no nonagésimo dia após o depósito do respectivo instrumento de ratificação.

2 - Depois da sua entrada em vigor, o presente Protocolo será registado junto da Organização das Nações Unidas pela Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO XXI

1 - Após a sua entrada em vigor, o presente Protocolo permanecerá aberto para adesão de todo o Estado referido no artigo XVIII.

2 - A adesão ao presente Protocolo por um Estado que não seja Parte da Convenção de Varsóvia ou por um Estado que não seja Parte da Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 implica a adesão à Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 e em Guatemala em 1971.

3 - A adesão será efectuada mediante o depósito de um instrumento de adesão junto da Organização da Aviação Civil Internacional e produzirá efeitos no nonagésimo dia a contar da data do depósito.

ARTIGO XXII

1 - Toda a Parte do presente Protocolo poderá denunciá-lo por notificação feita à Organização da Aviação Civil Internacional.

2 - A denúncia produzirá os seus efeitos seis meses após a data da recepção pela Organização da Aviação Civil internacional da notificação da denúncia.

3 - Entre as Partes do presente Protocolo, a denúncia da Convenção de Varsóvia, de acordo com o seu artigo 39.º, ou do Protocolo da Haia, de acordo com o seu artigo XXIV, não poderá ser interpretada como uma denúncia da Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 e em Guatemala em 1971.

ARTIGO XXIII

1 - Só serão admitidas as seguintes reservas ao presente Protocolo:

a) Um Estado cujos tribunais não têm faculdade, de acordo com a sua própria lei, de fixar custas e outras despesas processuais, incluindo honorários de advogado, pode a todo o momento declarar, por meio de notificação feita à Organização da Aviação Civil Internacional, que a alínea a) do n.º 3 do artigo 22.º não é aplicável aos seus tribunais; e

b) Um Estado pode a todo o momento declarar, por meio de notificação feita à Organização da Aviação Civil Internacional, que a Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 e em Guatemala em 1971 não será aplicável ao transporte de pessoas, bagagens e mercadorias efectuado pelas suas autoridades militares a bordo de aeronaves matriculadas no dito Estado e cuja capacidade total tenha sido reservada por tais autoridades ou por conta das mesmas.

2 - Todo o Estado que tiver formulado uma reserva nos termos do número anterior poderá retirá-la em qualquer momento mediante notificação feita à Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO XXIV

A Organização da Aviação Civil Internacional informará com a maior brevidade todos os Estados signatários ou os que tiverem aderido ao presente Protocolo da data de depósito de cada instrumento de ratificação ou adesão e da data da entrada em vigor do presente Protocolo, bem como de quaisquer outras informações pertinentes.

ARTIGO XXV

Entre as Partes do presente Protocolo que são igualmente Partes da Convenção complementar da Convenção de Varsóvia para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional efectuado por pessoa que não seja o transportador contratual, assinada em Guadalajara em 18 de Setembro de 1961 (a seguir designada por Convenção de Guadalajara), toda a referência à Convenção de Varsóvia contida na Convenção de Guadalajara abrangerá a Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 e em Guatemala em 1971 nos casos em que o transporte efectuado de acordo com o contrato referido na alínea b) do artigo 1.º da Convenção do Guadalajara é regulado pelo presente Protocolo.

ARTIGO XXVI

O presente Protocolo permanecerá aberto para assinatura de qualquer Estado referido no artigo XVIII no Ministério das Relações Exteriores da República de Guatemala até 30 de Setembro de 1971 e, depois, até à sua entrada em vigor nos termos do artigo XX, na Organização da Aviação Civil Internacional. O Governo da República de Guatemala informará com a maior brevidade a Organização da Aviação Civil Internacional de qualquer assinatura e da data desta no período em que o Protocolo estiver aberto para assinatura em Guatemala.

Em testemunho do que os plenipotenciários abaixo assinados, devidamente autorizados, assinaram o presente Protocolo.

Feito em Guatemala no oitavo dia do mês de Março do ano de 1971, em três textos autênticos redigidos nas línguas francesa, inglesa e espanhola. A Organização da Aviação Civil Internacional encarregar-se-á de redigir um texto autêntico do presente Protocolo na língua russa. Em caso de divergência fará fé o texto em língua francesa, na qual foi redigida a Convenção de Varsóvia de 12 de Outubro de 1929.