Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, assinada em Varsóvia em 12 de Outubro de 1929

O Presidente do Reich Alemão, o Presidente Federal da República da Áustria, Sua Majestade o Rei dos Belgas, o Presidente dos Estados Unidos do Brasil, Sua Majestade o Rei dos Búlgaros, o Presidente do Governo nacionalista da República da China, Sua Majestade o Rei da Dinamarca e da Islândia, Sua Majestade o Rei do Egipto, Sua Majestade o Rei de Espanha, o Chefe de Estado da República da Estónia, o Presidente da República da Finlândia, o Presidente da República Francesa, Sua Majestade o Rei da Grã-Bretanha, da Irlanda e dos territórios britânicos de além-mar, Imperador das Índias, o Presidente da República Helénica, Sua Alteza Sereníssima o Regente do Reino da Hungria, Sua Majestade o Rei de Itália, Sua Majestade o Imperador do Japão, o Presidente da República da Letónia, Sua Alteza Real a Grã-Duquesa do Luxemburgo, o Presidente dos Estados Unidos do México, Sua Majestade o Rei da Noruega, Sua Majestade a Rainha dos Países Baixos, o Presidente da República da Polónia, Sua Majestade o Rei da Roménia, Sua Majestade o Rei da Suécia, o Conselho Federal Suíço, o Presidente da República Checoslovaca, o Comité Central Executivo da União das Repúblicas Soviéticas Socialistas, o Presidente dos Estados Unidos de Venezuela, Sua Majestade o Rei da Jugoslávia;

Tendo reconhecido a utilidade de regular duma maneira uniforme as condições de transporte aéreo internacional no que se refere aos documentos utilizados para esse transporte e à responsabilidade do transportador:

Nomearam para este fim os seus Plenipotenciários respectivos, os quais, devidamente autorizados, concluíram e assinaram a Convenção seguinte:

CAPÍTULO I

Objecto — Definições

ARTIGO 1.º

1) A presente Convenção aplica-se a qualquer transporte internacional de pessoas, bagagens ou mercadorias, efectuado por aeronave mediante remuneração. Aplica-se igualmente aos transportes gratuitos efectuados por aeronave por uma empresa de transportes aéreos.

2) E considerado «transporte internacional», para os efeitos da presente Convenção, todo o transporte em que, segundo as estipulações das partes, o ponto de partida e o ponto de destino, haja ou não interrupção do transporte ou transbordo, estão situados quer no território de duas Altas Partes Contratantes, quer no território de uma só Alta Parte Contratante, se está prevista uma escala em território submetido à soberania, suzerania, mandato ou autoridade de outra Potência mesmo não Contratante. O transporte sem uma tal escala entre territórios submetidos à soberania, suzerania, mandato ou autoridade da mesma Alta Parte Contratante não é considerado como internacional para os efeitos da presente Convenção.

3) O transporte a executar por vários transportadores aéreos sucessivos é considerado como constituindo para a aplicação desta Convenção um transporte único quando foi encarado pelas partes como uma única operação, quer tenha sido concluído sob a forma dum único contrato quer duma série de contratos, e não perde o seu carácter internacional pelo facto de um dos contratos ou de uma série de contratos, deverem ser executados integralmente num território submetido à soberania, suzerania, mandato ou autoridade de uma só Alta Parte Contratante.

ARTIGO 2.º

1) A Convenção aplica-se aos transportes efectuados pelo Estado ou outras pessoas jurídicas de direito público, nas condições previstas no artigo 1.º

2) Exceptuam-se da aplicação da presente Convenção os transportes efectuados por força de Convenções postais internacionais.

CAPÍTULO II

Títulos de transporte

SECÇÃO I

Bilhete de passagem

ARTIGO 3.º

1) No transporte de viajantes o transportador é obrigado a fornecer um bilhete de passagem que deve conter as menções seguintes:

a)Lugar e data da emissão;

b) Pontos de partida e de destino;

c) Paragens previstas, sob reserva da faculdade para o transportador de estipular que poderá modificá-las em caso de necessidade e sem que essa modificação possa fazer perder ao transporte o seu carácter internacional;

d) Nome e endereço do ou dos transportadores;

e) Indicação de que o transporte está sujeito ao regime de responsabilidade estabelecido pela presente Convenção.

2) A ausência, irregularidade ou perda de bilhete não afecta nem a existência, nem a validade do contrato do transporte, que não deixará de estar sujeito às regras da presente Convenção. Se, todavia, o transportador aceita o viajante sem que haja sido fornecido bilhete de passagem, não terá o direito de se prevalecer das disposições desta Convenção que excluem ou limitam a sua responsabilidade.

SECÇÃO II

Bilhete de bagagens

ARTIGO 4.º

1) No transporte de bagagens que não sejam os pequenos objectos pessoais que ficam à guarda do viajante o transportador é obrigado a fornecer um bilhete de bagagens.

2) O bilhete de bagagens é passado em dois exemplares, um para o viajante, outro para o transportador.

3) Deve conter as menções seguintes:

a) Lugar e data da emissão;

b) Pontos de partida e de destino;

c) Nome e endereço do ou dos transportadores;

d) Número do bilhete de passagem;

e) Indicação de que a entrega das bagagens é feita ao portador do bilhete;

f) Número e peso dos volumes;

g) Montante do valor declarado de harmonia com o artigo 22.º, alínea 2);

h) Indicação de que o transporte está sujeito ao regime de responsabilidade estabelecido pela presente Convenção.

4) A ausência, irregularidade ou perda de bilhete não afecta nem a existência, nem a validade do contrato de transporte, que não deixará de estar sujeito às regras da presente Convenção. Se todavia o transportador aceita as bagagens sem que haja sido fornecido um bilhete ou se o bilhete não contém as menções indicadas nas letras d), f) e h), o transportador não terá o direito de se prevalecer das disposições desta Convenção que excluem ou limitam a sua responsabilidade.

SECÇÃO III

Guia de transporte aéreo

ARTIGO 5.º

1) Todo o transportador de mercadoria tem o direito de pedir ao expedidor a passagem e a entrega dum título chamado «guia de transporte aéreo»; todo o expedidor tem o direito de pedir ao transportador a aceitação desse documento.

2) Todavia, a ausência, irregularidade ou perda desse título não afecta nem a existência, nem a validade do contrato de transporte, que não deixará de estar sujeito às regras da presente Convenção, sob reserva das disposições do artigo 9.º

ARTIGO 6.º

1) A guia de transporte aéreo é passada pelo expedidor em três exemplares originais e entregue com a mercadoria.

2) O primeiro exemplar leva a menção «para o transportador» ; é assinado pelo expedidor. O segundo exemplar leva a menção «para o destinatário»; é assinado pelo expedidor e pelo transportador e acompanha a mercadoria. O terceiro exemplar é assinado pelo transportador e entregue por ele ao expedidor depois da aceitação da mercadoria.

3) A assinatura do transportador deve ser aposta logo que aceita a mercadoria.

4) A assinatura do transportador pode ser substituída por um carimbo; a do expedidor pode ser impressa ou substituída por um carimbo.

5) Se, a pedido do expedidor, o transportador passa a guia de transporte aéreo, é considerado, até prova em contrário, como agindo por conta do expedidor.

ARTIGO 7.º

O transportador de mercadorias tem o direito de pedir ao expedidor a passagem de diferentes guias de transporte aéreo quando há mais de um volume.

ARTIGO 8.º

A guia de transporte aéreo deve conter as menções seguintes:

a) Lugar onde o documento foi emitido e data em que foi passado;

b) Pontos de partida e de destino;

c) Paragens previstas, sob reserva da faculdade, para o transportador, de estipular que poderá modificá-las em caso de necessidade e sem que essa modificação possa fazer perder ao transporte o seu carácter internacional;

d) Nome e endereço do expedidor;

e) Nome e endereço do primeiro transportador;

f) Nome e endereço do destinatário, se for caso disso;

g) Natureza da mercadoria;

h) Número, forma de embalagem, marcas particulares ou número dos volumes;

i) Peso, quantidade, volume ou dimensões da mercadoria;

j) Estado aparente da mercadoria e da embalagem;

k) Preço do transporte, se foi estipulado, data e lugar do pagamento e pessoa que deve pagar;

l) Se o envio é feito contra reembolso, o preço das mercadorias e, eventualmente, o montante das despesas;

m) Montante do valor declarado de harmonia com o artigo 22.º, alínea 2);

n) Número de exemplares da guia de transporte aéreo;

o) Documentos transmitidos ao transportador para acompanhar a guia de transporte aéreo;

p) Prazo do transporte e indicação sumária da via a seguir (via), se foram estipulados;

q) Indicação de que o transporte está sujeito ao regime de responsabilidade estabelecido pela presente Convenção.

ARTIGO 9.º

Se o transportador aceita mercadorias sem que haja sido passada uma guia de transporte aéreo, ou se esta não contém todas as menções indicadas pelo artigo 8.º, alíneas a) a i), inclusive, e q), o transportador não terá o direito de se prevalecer das disposições desta Convenção que excluem ou limitam a sua responsabilidade.

ARTIGO 10.º

1) O expedidor é responsável pela exactidão das indicações e declarações relativas à mercadoria que inscreve na guia de transporte aéreo.

2) Suportará a responsabilidade de qualquer prejuízo sofrido pelo transportador ou por qualquer outra pessoa em consequência das suas indicações e declarações irregulares, inexactas ou incompletas.

ARTIGO 11.º

1) A guia de transporte aéreo faz fé, até prova em contrário, da conclusão do contrato, do recebimento da mercadoria e das condições do transporte.

2) As indicações da guia de transporte aéreo relativas ao peso, às dimensões e à embalagem da mercadoria, assim como ao número de volumes, fazem fé até prova em contrário; as relativas à quantidade, ao volume e ao estado da mercadoria não fazem prova contra o transportador senão quando a verificação foi por ele feita na presença do expedidor e anotada na guia de transporte aéreo ou se se trata 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 duma aterragem, já fazendo-a entregar no lugar de destino ou durante a viagem a pessoa diferente do destinatário indicado na guia de transporte aéreo, já pedindo o seu retorno ao aeródromo de partida, desde que o exercício deste 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 guia de transporte aéreo 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 guia de transporte aéreo.

4) O direito do expedidor cessa no momento em que começa o do destinatário, conforme o artigo 13.º seguinte. Se, todavia, o destinatário recusa a guia de transporte aéreo ou a mercadoria, ou não pode ser alcançado, o expedidor readquire o seu direito de disposição.

ARTIGO 13.º

1) Salvo nos casos indicados no artigo anterior, o destinatário tem o direito, desde a chegada da mercadoria ao ponto de destino, de pedir ao transportador que lhe remeta a guia de transporte aéreo e que lhe entregue a mercadoria mediante o pagamento do montante dos créditos e mediante a execução das condições de transporte indicadas na guia de transporte aéreo.

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

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 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 derrogando as estipulações dos artigos 12.º, 13.º e 14.º devem ser inscritas na guia de transporte aéreo.

ARTIGO 16.º

1) O expedidor é obrigado a fornecer a informações, e a juntar à guia de transporte aéreo os documentos que, antes da entrega da mercadoria ao destinatário, são necessários ao cumprimento das formalidades aduaneiras, administrativas ou policiais. O expedidor é responsável para com o transportador por todos prejuízos que possam resultar da ausência, insuficiência ou irregularidade dessas informações e documentos, salvo o caso de culpa por parto do transportador ou dos seus propostos.

2) O transportador não é obrigado a examinar a exactidão ou suficiência dessas informações e documentos.

CAPÍTULO III

Responsabilidades do transportador

ARTIGO 17.º

O transportador é responsável pelo prejuízo superveniente em caso de morte, ferimento ou qualquer outra lesão corporal sofrida por um viajante quando o acidente que causou o prejuízo se produziu a bordo da aeronave ou no decurso de quaisquer operações de embarque e desembarque.

ARTIGO 18.º

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

2) O transporte aéreo, para efeitos da alínea anterior, compreende o período durante o qual as bagagens ou mercadorias se encontram à guarda do transportador, quer num aeródromo, quer a bordo duma aeronave, quer em qualquer outro lugar em caso de aterragem fora dum aeródromo.

3) O período de 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 dum facto sobrevindo durante o transporte aéreo.

ARTIGO 19.º

O transportador é responsável pelo prejuízo resultante dum atraso no transporte aéreo de viajantes, bagagens ou mercadorias.

ARTIGO 20.º

1) O transportador não é responsável se prova que ele o os seus propostos tomaram todas as medidas necessárias para evitar o prejuízo ou que lhes era impossível tomá-las.

2) Nos transportes de mercadorias e de bagagens o transportador não é responsável, se prova que o prejuízo provém dura erro de pilotagem, de condução da aeronave ou de navegação e que, a todos os outros respeitos, ele e os seus propostos tomaram todas as medidas necessárias para evitar o prejuízo.

ARTIGO 21.º

No caso de o transportador fazer 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.

ARTIGO 22.º

1) No transporte de pessoas a responsabilidade do transportador em relação a cada viajante é limitada à quantia de 125:000 francos. 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 viajante fixar um limite de responsabilidade mais elevado.

2) No transporte de bagagens registadas e de mercadorias a responsabilidade do transportador é limitada à quantia de 250 francos por quilograma, salvo declaração especial de interesse na entrega feita pelo expedidor no momento de confiar o volume ao transportador e mediante o pagamento duma taxa suplementar eventual. Nesse caso será o transportador obrigado a pagar até concorrência da quantia declarada, a menos que prove que ela é superior ao interesse real do expedidor na entrega.

3) No que respeita aos objectos que ficam à guarda do viajante, a responsabilidade é limitada a 5:000 francos por viajante.

4) As quantias acima indicadas são consideradas em relação ao franco francês constituído por 65 mgr,5 de ouro ao título de 900/1000 de ouro fino. Poderão ser convertidos em cada moeda nacional em números redondos.

ARTIGO 23.º

Toda a cláusula tendente a exonerar o transportador da sua responsabilidade ou a estabelecer um limite inferior ao que está fixado na presente Convenção é nula e de nenhum efeito, mas a nulidade dessa cláusula não envolve a nulidade do contrato, que continua sujeito às disposições da presente Convenção.

ARTIGO 24.º

1) Nos casos previstos nos artigos 18.º e 19.º qualquer acção de responsabilidade, por qualquer título que seja, não pode ser exercida senão nas condições e com os limites previstos na presente Convenção.

2) Nos casos previstos no artigo 17.º aplicam-se igualmente as disposições da alínea anterior, sem prejuízo da determinação das pessoas que têm o direito de accionar e dos seus direitos respectivos.

ARTIGO 25.º

1) O transportador não terá o direito de se prevalecer das disposições da presente Convenção que excluem ou limitam a sua responsabilidade, se o dano provém de dolo da sua parte ou de culpa que, segundo a lei do tribunal competente, é considerada como equivalente ao dolo.

2) Esse direito ser-lhe-á igualmente recusado se o dano for causado nas mesmas condições por um dos seus propostos agindo no exercício das suas funções.

ARTIGO 26.º

1) O recebimento das bagagens e mercadorias pelo destinatário sem protesto constituirá presunção, salvo prova em contrário, de que as mercadorias foram entregues em bom estado e de harmonia com o título de transporte.

2) Em caso de avaria, o destinatário deve dirigir ao transportador um protesto imediatamente depois da descoberta da avaria e, quando muito, num prazo de três dias para as bagagens e de sete dias para as mercadorias, a contar da data do seu recebimento. Em caso de atraso, o protesto deverá ser feito o mais tardar nos catorze dias a contar do dia em que a bagagem ou a mercadoria tiverem sido postas à sua disposição.

3) Todo o protesto deve ser feito por reserva inscrita no título de transporte ou por outro escrito expedido no prazo previsto para esse protesto.

4) Na falta de protesto dentro dos prazos previstos, todas as acções contra o transportador são irrecebíveis, salvo o caso de fraude por parte deste.

ARTIGO 27.º

Em caso de morte do devedor, a acção de responsabilidade, nos limites previstos pela presente Convenção, exerce-se contra os seus sucessores.

ARTIGO 28.º

1) A acção de responsabilidade deve ser intentada, à escolha do autor, no território de uma das Altas Partes Contratantes, quer no tribunal do domicílio do transportador, da sede principal da sua exploração ou do lugar onde ele possui um estabelecimento por intermédio do qual o contrato foi concluído, quer no tribunal do lugar de destino.

2) O processo será regulado pela lei do tribunal competente.

ARTIGO 29.º

1), A acção de responsabilidade deve ser intentada, sob pena de prescrição, no prazo de dois anos a contar da chegada ao destino ou do dia em que a aeronave deveria ter chegado ou da interrupção do transporte.

2) A forma de contagem do prazo é determinada pela lei do tribunal competente.

ARTIGO 30.º

1) Nos casos de transporte regulados pela definição da alínea 3) do artigo 1.º, a executar por diversos transportadores sucessivos, cada transportador que aceita viajantes, bagagens ou mercadorias fica sujeito às regras estabelecidas por esta Convenção e é considerado uma das partes contratantes do contrato de transporte, no que esse contrato se refira à parte do transporte efectuado sob a sua fiscalização.

2) No caso de um tal transporte, o viajante ou os seus representantes não poderão recorrer senão contra o transportador que efectuou o transporte no decurso do qual se produziu o acidente ou o atraso, salvo o caso de o primeiro transportador, por expressa estipulação, ter assumido a responsabilidade por toda a viagem.

3) Se se trata de bagagens ou de mercadorias, o expedidor terá recurso contra o primeiro transportador o destinatário que tem direito à entrega contra o último, e um e outro poderão, além disso, actuar contra o transportador que efectuou o transporte no decurso do qual e produziram a destruição, perda, avaria ou atraso. Esses transportadores serão solidariamente responsáveis para com o expedidor e o destinatário.

CAPÍTULO IV

Disposições relativas aos transportes combinados

ARTIGO 31.º

1) No caso de transportes combinados efectuados parte por via aérea e parte por qualquer outro meio de transporte, as estipulações da presente Convenção não se aplicam senão ao transporte aéreo e desde que este obedeça às condições do artigo 1.º

2) Nada na presente Convenção impede as partes, no caso de transportes combinados, de inserir no título de transporte aéreo condições relativas a outros meios de transporte, contanto que as estipulações da presente Convenção sejam respeitadas no que diz respeito ao transporte por via aérea.

CAPÍTULO V

Disposições gerais e finais

ARTIGO 32.º

São nulas todas as cláusulas do contrato de transporte e todas as convenções particulares anteriores ao prejuízo pelas quais as partes tenham derrogado as regras da presente Convenção quer por uma determinação da lei aplicável, quer por uma modificação das leis de competência. Todavia, no transporte de mercadorias, as cláusulas de arbitragem são admitidas, dentro dos limites da presente Convenção, quando a arbitragem deva efectuar-se nos lugares de competência dos tribunais previstos no artigo 28.º, alínea 1).

ARTIGO 33.º

Nada na presente Convenção pode impedir um transportador de recusar a conclusão de um contrato de transporte ou de formular regulamentos que não estejam em contradição com as disposições da presente Convenção.

ARTIGO 34.º

A presente Convenção não é aplicável nem aos transportes aéreos internacionais executados a título de primeiros ensaios por empresas de navegação aérea em vista do estabelecimento de linhas regulares da navegação aérea, nem aos transportes efectuados em circunstâncias extraordinárias fora de toda a operação normal de exploração aérea.

ARTIGO 35.º

Quando na presente Convenção se fala de dias, trata-se de dias correntes e não de dias úteis.

ARTIGO 36.º

A presente Convenção é redigida em francês, num só exemplar, que ficará depositado nos arquivos do Ministério dos Negócios Estrangeiros da Polónia e de que uma cópia autenticada será transmitida por solicitude do Governo Polaco ao Governo de cada uma das Altas Partes Contratantes.

ARTIGO 37.º

1) A presente Convenção será ratificada. Os instrumentos de ratificação serão depositados nos arquivos do Ministério dos Negócios Estrangeiros da Polónia, que notificará o depósito ao Governo de cada uma das Altas Partes Contratantes.

2) Desde que a presente Convenção tenha sido ratificada por cinco das Altas Partes Contratantes entrará em vigor entre elas no nonagésimo dia depois do depósito da quinta ratificação. Posteriormente entrará em vigor entre as Altas Partes Contratantes que a tiverem ratificado e a Alta Parte Contratante que depositar o seu instrumento de ratificação no nonagésimo dia após o seu depósito.

3) Pertencerá ao Governo da República da Polónia notificar ao Governo de cada uma das Altas Partes Contratantes a data da entrada em vigor da presente Convenção, assim como a data do depósito de cada ratificação.

ARTIGO 38.º

1) A presente Convenção, depois da sua entrada em vigor, ficará aberta à adesão de todos os Estados.

2) A adesão será efectuada por notificação dirigida ao Governo da República Polaca, que dela dará conhecimento ao Governo de cada uma das Altas Partes Contratantes.

3) A adesão produzirá os seus efeitos a partir do nonagésimo dia seguinte ao da notificação feita ao Governo da República da Polónia.

ARTIGO 39.º

1) Cada uma das Altas Partes Contratantes poderá denunciar a presente Convenção por notificação feita ao Governo da República da Polónia, que dela dará imediato conhecimento ao Governo de cada uma das Altas Partes Contratantes.

2) A denúncia produzirá os seus efeitos seis meses após a notificação da denúncia e somente em relação à parte que a ela tenha procedido.

ARTIGO 40.º

1) As Altas Partes Contratantes poderão, no momento da assinatura, do depósito das ratificações ou da sua adesão, declarar que a aceitação que dão à presente Convenção não se aplica a todas ou a parte das suas colónias, protectorados, territórios sob mandato ou a qualquer outro território submetido à sua soberania ou autoridade ou a qualquer outro território sob suzerania.

2) Poderão, por consequência, aderir posteriormente em separado em nome de todos ou de parte das suas colónias, protectorados, territórios sob mandato, ou qualquer outro território submetido à sua soberania ou autoridade, ou qualquer outro território sob suzerania excluídos assim da sua declaração inicial.

3) Poderão também, conformando-se com as suas disposições, denunciar a presente Convenção separadamente ou por todos ou parte das suas colónias, protectorados,

territórios sob mandato, ou qualquer outro território submetido à sua soberania ou autoridade, ou qualquer outro território sob suzerania.

ARTIGO 41.º

Cada uma das Altas Partes Contratantes terá a faculdade, decorridos dois anos após a entrada em vigor da presente Convenção, de promover a reunião de uma nova Conferência internacional com o fim de procurar os melhoramentos que possam ser introduzidos na presente Convenção. Dirigir-se-á para esse fim ao Governo da República Francesa, que tomará as medidas necessárias para preparar essa Conferência.

A presente Convenção, feita em Varsóvia a 12 de Outubro de 1929, ficará aberta à assinatura até 31 de Janeiro de 1930.

Protocolo adicional

AD ARTIGO 2.º

As Altas Partes Contratantes reservam-se o direito de declarar no momento da ratificação ou da adesão que o artigo 2.º, alínea 1), da presente Convenção não se aplicará aos transportes aéreos internacionais, efectuados directamente pelo Estado, às suas colónias, protectorados, territórios sob mandato ou a qualquer outro território sob a sua soberania, suzerania ou autoridade.

Protocolo final da Segunda Conferência Internacional de Direito Privado Aéreo

Os delegados à Segunda Conferência Internacional do Direito Privado Aéreo reuniram-se em Varsóvia de 4 a 12 de Outubro de 1929 com o fim de discutir o projecto de Convenção relativa aos documentos de transporte aéreo e à responsabilidade do transporte nos transportes internacionais por aeronaves, elaborado pelo Comité Internacional Técnico de Peritos Jurídicos Aeronáuticos, constituído em virtude de uma moção da Primeira Conferência Internacional de Direito Privado Aéreo, reunida em Paris de 27 de Outubro a 6 de Novembro de 1925.

As delegações reunidas em Varsóvia tinham a composição seguinte:

Delegado — Sr. Drakoulitch, tenente-coronel, chefe da Secção de Aviação Civil junto do Ministério da Guerra e da Marinha;

Perito — Sr. Prjitch, assistente na Faculdade de Direito de Belgrado.

I

Depois das suas deliberações os delegados acima indicados acordaram em submeter à assinatura dos plenipotenciários respectivos das Altas Partes Contratantes o texto de um projecto de Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, que ficará aberto à assinatura até 31 de Janeiro de 1930.

II

A Conferência emitiu os votos e resoluções seguintes:

A) A Conferência, considerando que a Convenção de Varsóvia não regula senão certas questões relativas ao transporte aéreo e que a navegação aérea internacional levanta muitas

outras questões que seria desejável regular por acordos internacionais, emite o voto de que, por solicitude do Governo Francês, que tomou a iniciativa da reunião dessas conferências, e depois do estudo dessas questões, sejam reunidas ulteriormente novas conferências, que prosseguirão esta obra de unificação.

B) A Conferência, considerando a importância sob o ponto de vista internacional de uma regulamentação uniforme dos transportes aéreos de qualquer natureza, emite o voto de que o Comité Internacional Técnico de Peritos Jurídicos Aeronáuticos prepare, o mais cedo possível, um anteprojecto de Convenção sobre a matéria.

C) A Conferência, considerando a oportunidade de terem uma redacção uniforme os documentos de transportes para todas as companhias de navegação aérea, emite o voto de que elas adoptem modelos preparados pelo Comité Internacional Técnico de Peritos Jurídicos Aeronáuticos.

D) A Conferência, tendo tomado conhecimento da proposta feita pela Delegação Brasileira, no que respeita à definição do transportador, nos termos do artigo 1.º, entendendo que a questão não deve ser regulada nesta Convenção, remete ao Comité Internacional Técnico de Peritos Jurídicos Aeronáuticos a proposta com a memória preparada pela dita Delegação a fim de que ela utilize esse trabalho preparatório.

E) A Conferência, tendo tomado conhecimento da proposta da Delegação Brasileira de acrescentar à Convenção um artigo respeitante à obrigação para o transportador de conservar durante dois anos os documentos de transporte segundo as disposições já adoptadas pela lei italiana, considerando que a questão não deve ser encarada nesta Convenção, chama sobre a proposta a atenção do Comité Internacional Técnico de Peritos Jurídicos Aeronáuticos para que ele possa utilizar a proposta brasileira nos seus trabalhos.

Em fé do que os delegados assinam o presente Protocolo final.

Feito em Varsóvia, aos 12 de Outubro de 1929, num só exemplar, que ficará depositado nos arquivos do Ministério dos Negócios Estrangeiros da República da Polónia e de que uma cópia, autenticada, será entregue a todas as delegações que tomam parte na Conferência.