

**Decreto-Lei n.º 45069**

**Protocolo, assinado na Haia em 28 de Setembro de 1955, modificando a Convenção sobre a unificação de certas normas relativas ao transporte aéreo internacional, assinada em Varsóvia em 12 Outubro de 1929**

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. É aprovado, para ratificação, o Protocolo assinado na Haia em 28 de Setembro de 1955, modificando a Convenção sobre a unificação de certas normas relativas ao transporte aéreo internacional, assinada em Varsóvia em 12 de Outubro de 1929, cujos textos, em francês e respectiva tradução portuguesa, vão anexos ao presente decreto-lei.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 12 de Junho de 1963. - AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ - António de Oliveira Salazar - José Gonçalo da Cunha Sottomayor Correia de Oliveira - Manuel Gomes de Araújo - Alfredo Rodrigues dos Santos Júnior - João de Matos Antunes Varela - António Manuel Pinto Barbosa - Joaquim da Luz Cunha - Fernando Quintanilha Mendonça Dias - Alberto Marciano Gorjão Franco Nogueira - Eduardo de Arantes e Oliveira - António Augusto Peixoto Correia - Inocêncio Galvão Teles - Luís Maria Teixeira Pinto - Carlos Gomes da Silva Ribeiro - José João Gonçalves de Proença - Pedro Mário Soares Martinez.

Protocolo modificando a Convenção sobre a unificação de certas normas relativas ao transporte aéreo internacional, assinada em Varsóvia a 12 de Outubro de 1929.

Os Governos abaixo assinados,

Considerando que seria conveniente modificar a Convenção sobre a unificação de certas normas relativas ao transporte aéreo internacional, assinada em Varsóvia a 12 de Outubro de 1929, chegaram a acordo sobre o seguinte:

CAPÍTULO I

Modificações introduzidas na Convenção

ARTIGO I

No artigo 1 da Convenção:

a) A alínea 2 é suprimida e substituída pela disposição seguinte:

2. Para o efeito da presente Convenção, é considerado transporte internacional todo o transporte no qual, de acordo com o que foi estipulado pelas Partes, o ponto de partida e o ponto de destino, quer haja ou não interrupções de transporte ou transbordo, estejam situados quer no território de duas Altas Partes Contratantes, quer apenas no território de uma Alta Parte Contratante, se se previu uma escala no território de um outro Estado, mesmo que este Estado não seja uma Alta Parte Contratante. O transporte entre dois pontos dentro do território de uma única Alta Parte Contratante sem uma escala estabelecida no território de outro Estado não será considerado transporte internacional para os efeitos da presente Convenção.

b) A alínea 3 é suprimida e substituída pela seguinte disposição:

3. O transporte que tenha que ser executado por vários transportes aéreos sucessivos constituirá, para a aplicação da presente Convenção, um transporte único quando tenha sido

considerado pelas Partes como uma única operação, quer tenha sido objecto de um único contrato, quer de uma série de contratos, e não perde o seu carácter internacional pelo facto de que um único contrato ou uma série de contratos devam executar-se integralmente no território do mesmo Estado.

## ARTIGO II

No artigo 2 da Convenção a alínea 2 é suprimida e substituída pela seguinte disposição:

2. A presente Convenção não se aplica ao transporte de correio e de encomendas postais.

## ARTIGO III

No artigo 3 da Convenção:

a) A alínea 1 é suprimida e substituída pela seguinte disposição:

1. No transporte de passageiros deverá entregar-se um bilhete de passagem 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 única Alta Parte Contratante e se foram previstas uma ou mais escalas no território de um outro Estado, deverá indicar-se uma dessas escalas;

c) Um aviso indicando que, se os passageiros realizam uma viagem cujo ponto final de destino ou uma escala se encontram noutro país sem ser o de partida, o seu transporte poderá ser regulado pela Convenção de Varsóvia, a qual na maioria dos casos limita a responsabilidade da entidade transportadora em caso de morte ou de danos corporais, bem assim como no caso de perda ou de deterioração das bagagens.

b) A alínea 2 é suprimida e substituída pela seguinte disposição:

2. O bilhete de passagem faz fé, salvo prova em contrário, da conclusão e das condições do contrato do transporte. A falta, a irregularidade ou a perda do bilhete não afectam nem a existência nem a validade do contrato de transporte, que continuará sujeito às normas da presente Convenção. Contudo, se, com o consentimento da entidade transportadora, o passageiro embarca sem que lhe tenha sido entregue um bilhete de passagem ou se este bilhete não inclui o aviso exigido na alínea 1 c) do presente artigo, a entidade transportadora não terá o direito de fazer valer as disposições do artigo 22.

## ARTIGO IV

No artigo 4 da Convenção:

a) Suprimem-se as alíneas 1, 2 e 3, que são substituídas pela seguinte disposição:

1. No transporte de bagagens registadas deverá entregar-se um boletim de bagagem, que, se não for emitido juntamente com um bilhete de passagem que satisfaça os requisitos do artigo 3, alínea 1, ou se não for incorporado no mesmo bilhete, 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 única Alta Parte Contratante e se foram previstas uma ou mais escalas num território de um outro Estado, deverá indicar-se uma dessas escalas;

c) Um aviso indicando que, se o transporte cujo ponto final de destino ou uma escala se encontra num outro país que não seja o país de partida, esse transporte pode ser regulado

pela Convenção de Varsóvia, que, na maioria dos casos, limita a responsabilidade da entidade transportadora em casos de perda ou de deterioração das bagagens.

b) A alínea 4 é suprimida e substituída pela seguinte disposição:

2. O boletim de bagagem faz fé, até prova em contrário, do registo das bagagens e das condições do contrato de transporte. A falta, a irregularidade ou a perda do boletim não afecta nem a existência, nem a validade do contrato de transporte, que continuará sujeito às normas da presente Convenção. Contudo, se a entidade transportadora aceita guardar as bagagens sem que tenha sido entregue um boletim de bagagem, ou se este, no caso de não ser emitido em conjunto com um bilhete de passagem que satisfaça os requisitos do artigo 3, alínea 1 c), ou não esteja incorporado nesse bilhete, não comporta o aviso exigido na alínea 1, a referida entidade transportadora não terá o direito de fazer valer as disposições do artigo 22, parágrafo 2.

#### ARTIGO V

No artigo 6 da Convenção a alínea 3 é suprimida e substituída pela seguinte disposição:

3. A entidade transportadora assinará antes do embarque da mercadoria a bordo da aeronave.

#### ARTIGO VI

O artigo 8 da Convenção é suprimido e substituído pela seguinte disposição:

A guia de transporte aéreo deve 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 única Alta Parte Contratante e se foram previstas uma ou mais escalas em território de um outro Estado, deverá indicar-se uma dessas escalas;

c) Um aviso indicando aos expedidores que, se o transporte cujo ponto final de destino, ou uma escala, está situado num país que não seja o da partida, poderá ser regulado pela Convenção de Varsóvia, que, na maioria dos casos, limita a responsabilidade da entidade transportadora em caso de perda ou de deterioração da mercadoria.

#### ARTIGO VII

O artigo 9 da Convenção é suprimido e substituído pela disposição seguinte:

Se, com o consentimento da entidade transportadora, as mercadorias são embarcadas a bordo da aeronave sem que se tenha emitido uma guia de transporte aéreo ou se esta não contém o aviso prescrito no artigo 8, alínea c), a entidade transportadora não tem o direito de fazer valer as disposições do artigo 22, alínea 2.

#### ARTIGO VIII

No artigo 10 da Convenção a alínea 2 é suprimida e substituída pela seguinte disposição:

2. Será responsável por todo o dano sofrido pela entidade transportadora ou por qualquer outra pessoa perante o qual a responsabilidade da entidade transportadora esteja em causa devido a indicações e declarações suas irregulares, inexactas ou incompletas.

#### ARTIGO IX

No artigo 15 da Convenção insere-se a alínea seguinte:

3. Nada na presente Convenção impede o estabelecimento de uma guia de transporte aéreo negociável.

#### ARTIGO X

A alínea 2 do artigo 20 da Convenção é suprimida.

#### ARTIGO XI

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

#### ARTIGO 22

1. No transporte de pessoas a responsabilidade da entidade transportadora relativa a cada passageiro é limitada à quantia de duzentos e cinquenta mil francos. No caso em que, segundo a lei do tribunal que se ocupa do assunto, a indemnização possa ser fixada em forma de pagamentos periódicos, o capital desses pagamentos não pode ultrapassar esse limite. Contudo, por um acordo especial com a entidade transportadora, o passageiro poderá fixar um limite de responsabilidade mais elevado.

2. a) No transporte de bagagens registadas e de mercadorias, a responsabilidade da entidade transportadora não poderá exceder duzentos e cinquenta mil francos por quilo, salvo se houver declaração especial do valor, feita pelo expedidor no momento da entrega do volume à entidade transportadora e mediante o pagamento de uma taxa suplementar, caso seja necessário. Neste caso a entidade transportadora será obrigada a pagar até ao montante da soma declarada, a menos que se prove que esta é superior ao valor real no momento da entrega;

b) Em caso de perda, avaria ou detenção de uma parte das bagagens registadas ou das mercadorias ou de qualquer objecto que elas contenham, somente será considerado o peso total do ou dos volumes em causa para determinação do limite da responsabilidade da entidade transportadora. Contudo, quando a perda, avaria ou detenção de uma parte das bagagens registadas ou das mercadorias ou de um objecto aí contido afecta o valor de outros volumes compreendidos no mesmo boletim de bagagem ou na mesma guia de transporte aéreo, o peso total desses volumes será tomado em consideração para determinar o limite de responsabilidade.

3. No que diz respeito aos objectos que o passageiro conserva à sua guarda, a responsabilidade da entidade transportadora não excede cinco mil francos por passageiro.

4. Os limites fixados pelo presente artigo não têm por efeito tirar ao tribunal a faculdade de conceder além disso, conforme as suas próprias leis, uma quantia correspondente à totalidade ou a uma parte dos custos e outras despesas do processo em que incorre o requerente. A disposição precedente não se aplica quando o montante da indemnização concedida, à exclusão dos custos e outras despesas do processo, não ultrapassem a soma que a entidade transportadora ofereceu por escrito ao requerente num prazo de seis meses a contar do facto que causou os danos ou antes da instauração do processo, se esta for posterior a este prazo.

5. As quantias indicadas em francos no presente artigo são consideradas como referentes a uma unidade monetária constituída por sessenta e cinco miligramas e meio de ouro de lei de novecentas milésimas. Estas quantias podem ser convertidas em qualquer 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 na data do julgamento.

#### ARTIGO XII

No artigo 23 da Convenção a disposição actual torna-se alínea 1 e acrescenta-se a seguinte alínea 2:

2. A alínea 1 do presente artigo não se aplica às cláusulas referentes à perda ou dano resultante da natureza ou de defeito próprio das mercadorias transportadas.

#### ARTIGO XIII

No artigo 25 da Convenção as alíneas 1 e 2 são suprimidas e substituídas pela seguinte disposição:

Os limites de responsabilidade previstos no artigo 22 não se aplicam se se provar que o dano é resultante de uma acção ou de uma omissão da entidade transportadora ou dos seus agentes feita ou com intenção de provocar um dano ou temerariamente e com consciência de que desse facto resultará provavelmente um dano, no entanto, no caso de uma acção ou omissão dos seus agentes, deverá provar-se também que estes agiam no exercício das suas funções.

#### ARTIGO XIV

Em seguida ao artigo 25 da Convenção insere-se o artigo seguinte:

#### ARTIGO 25-A

1. Se é intentada uma acção contra um agente da entidade transportadora por danos a que se refere a presente Convenção, esse agente, se provar que agiu no exercício das suas funções, poderá fazer valer os limites de responsabilidade que a entidade transportadora pode invocar em virtude do artigo 22.

2. O montante total da indemnização que neste caso se pode obter da entidade transportadora e dos seus agentes não deve ultrapassar os citados limites.

3. As disposições das alíneas 1 e 2 do presente artigo não se aplicam se se provar que o dano resulta de uma acção ou de uma omissão do agente feita quer com intenção de provocar um dano, quer temerariamente e com a consciência de que desse facto resultaria provavelmente um dano.

#### ARTIGO XV

No artigo 26 da Convenção a alínea 2 é suprimida e substituída pela seguinte disposição:

2. Em caso de deterioração, o destinatário deve apresentar à entidade transportadora uma reclamação, imediatamente após a descoberta da mencionada deterioração ou, o mais tardar, num prazo de sete dias para as bagagens e de catorze dias para as mercadorias, a contar da data da sua entrega. Em caso de atraso, a reclamação deverá ser feita o mais tardar, vinte e um dias depois do dia em que a bagagem ou a mercadoria terão sido entregues ao destinatário.

#### ARTIGO XVI

O artigo 34 da Convenção é suprimido e substituído pela seguinte disposição:

As disposições dos artigos 3 a 9, inclusive, relativas a títulos de transporte, não são aplicáveis ao transporte efectuado em circunstâncias extraordinárias, fora das operações normais da exploração aérea.

#### ARTIGO XVII

Em seguida ao artigo 40 da Convenção insere-se o artigo seguinte:

#### ARTIGO 40-A

1. No artigo 37, alínea 2, e no artigo 40, alínea 1, a expressão Alta Parte Contratante significa Estado. Em todos os outros casos a expressão Alta Parte Contratante significa um Estado cuja ratificação ou adesão à Convenção tenha entrado em vigor e cuja denúncia da mesma não tenha tido efeito.

2. Para os efeitos da Convenção, a palavra território significa não somente o território metropolitano de um Estado, mas também os territórios cujas relações exteriores sejam da responsabilidade desse Estado.

## CAPÍTULO II

### Âmbito da aplicação da Convenção modificada

#### ARTIGO XVIII

A Convenção modificada pelo presente Protocolo aplica-se ao transporte internacional definido no artigo 1 da Convenção quando os pontos de partida e de destino estão situados quer no território de dois Estados partes no presente Protocolo, quer no território de apenas um Estado parte no presente Protocolo, se está prevista uma escala em território de qualquer outro Estado.

## CAPÍTULO III

### Cláusulas finais

#### ARTIGO XIX

Para as Partes deste Protocolo a Convenção e o Protocolo são considerados e interpretados como um único e mesmo instrumento e serão denominados como Convenção de Varsóvia modificada em Haia, em 1955.

#### ARTIGO XX

Até à data da sua entrada em vigor, conforme as disposições do artigo XXII, alínea 1, o presente Protocolo permanecera aberto à assinatura de todos os Estados que tenham ratificado a Convenção ou que a ela tenham aderido, bem assim como todo o Estado que tenha participado na Conferência em que se adoptou o presente Protocolo.

#### ARTIGO XXI

1. O presente Protocolo será submetido à ratificação dos Estados signatários.
2. A ratificação do presente Protocolo por qualquer Estado que não seja parte na Convenção tem o efeito de uma adesão à Convenção modificada por este Protocolo.
3. Os instrumentos de ratificação serão depositados junto do Governo da República Popular da Polónia.

#### ARTIGO XXII

1. Logo que trinta Estados signatários tenham depositado os seus instrumentos de ratificação do presente Protocolo, este entrará em vigor entre estes Estados noventa dias após a aposição do trigésimo instrumento de ratificação. Para cada um dos Estados que o ratifiquem depois desta data entrará em vigor noventa dias após ter sido entregue o instrumento de ratificação.

2. Imediatamente a seguir à sua entrada em vigor, o presente Protocolo será registado na Organização das Nações Unidas pelo Governo da República Popular da Polónia.

#### ARTIGO XXIII

1. Após a sua entrada em vigor, o presente Protocolo estará aberto à adesão de qualquer Estado não signatário.
2. A adesão ao presente Protocolo por um Estado que não seja parte na Convenção implica a adesão à Convenção modificada pelo presente Protocolo.
3. A adesão será efectuada mediante o depósito de um instrumento de adesão junto do Governo da República Popular da Polónia e produzirá os seus efeitos noventa dias após a entrega desse depósito.

#### ARTIGO XXIV

1. Todas as Partes no presente Protocolo podem denunciá-lo por meio de uma notificação apresentada ao Governo da República Popular da Polónia.
2. A denúncia produzirá o seu efeito seis meses depois da data da recepção, pelo Governo da República Popular da Polónia, da notificação da denúncia.
3. Entre as partes do presente Protocolo, a denúncia da Convenção por qualquer delas, em virtude do artigo 39, não deve ser interpretada como uma denúncia da Convenção modificada pelo presente Protocolo.

#### ARTIGO XXV

1. O presente Protocolo aplicar-se-á a todos os territórios por cujas relações exteriores seja responsável um Estado parte no presente Protocolo, à excepção dos territórios a respeito dos quais tenha sido formulada uma declaração conforme à alínea 2 do presente artigo.
2. Qualquer Estado poderá declarar, no momento em que deposita o seu instrumento de ratificação ou de adesão, que a sua aceitação do presente Protocolo não compreende um ou mais territórios por cujas relações exteriores esse Estado seja responsável.
3. Qualquer Estado poderá posteriormente notificar o Governo da República Popular da Polónia de que o presente Protocolo será extensivo a um ou mais territórios sobre os quais se tenha formulado uma declaração conforme ao que está estipulado na alínea 2 do presente artigo. Esta notificação produzirá os seus efeitos noventa dias após a data em que foi recebida pelo mencionado Governo.
4. Qualquer Estado parte no presente Protocolo poderá denunciá-lo de acordo com as disposições do artigo XXIV, alínea 1, separadamente para todos ou apenas algum dos territórios por cujas relações exteriores esse Estado seja responsável.

#### ARTIGO XXVI

Não serão admitidas nenhuma reservas ao presente Protocolo. No entanto, qualquer Estado poderá, a todo o momento, declarar, por meio de notificação apresentada 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 pelas suas autoridades militares a bordo das aeronaves matriculadas no mencionado Estado e cuja total capacidade tenha sido reservada por essas autoridades ou por conta das mesmas.

#### ARTIGO XXVII

O Governo da República Popular da Polónia notificará imediatamente aos Governos de todos os Estados signatários da Convenção ou do presente Protocolo, de todos os Estados partes na Convenção ou no presente Protocolo e de todos os Estados membros da Organização da Aviação Civil Internacional ou da Organização das Nações Unidas, bem assim como à Organização da Aviação Civil Internacional:

- a) Todas as assinaturas do presente Protocolo e a data dessas assinaturas;

b) O depósito de todo o instrumento de ratificação do presente Protocolo ou de adesão ao mesmo e a data em que esse depósito foi feito;

c) A data na qual o presente Protocolo entra em vigor em conformidade com a alínea 1 do artigo XXII;

d) A recepção de qualquer notificação de denúncia e a data em que foi recebida;

e) A recepção de qualquer declaração ou notificação feita em virtude do artigo XXV e a data em que a mesma foi recebida; e

f) A recepção de qualquer notificação feita em virtude do artigo XXVI e a data de recepção da mesma.

Em vista do que os Plenipotenciários que subscrevem este documento, devidamente autorizados, assinaram o presente Protocolo.

Feito em Haia no vigésimo oitavo dia do mês de Setembro do ano de mil novecentos e cinquenta e cinco, em três textos autênticos redigidos em francês, inglês e espanhol. Em caso de divergência será o texto em francês, língua em que foi redigida a Convenção, que fará fé.

O presente Protocolo será depositado junto do Governo da República Popular da Polónia, onde, em conformidade com as disposições do artigo XX, permanecerá aberto à assinatura, e o citado Governo transmitirá cópias certificadas do presente Protocolo aos Governos de todos os Estados signatários da Convenção ou do presente Protocolo, a todos os Estados partes na Convenção ou no presente Protocolo e a todos os Estados membros da Organização da Aviação Civil Internacional ou da Organização das Nações Unidas, bem assim como à Organização da Aviação Civil Internacional.

Cópia certificada conforme o original.

Varsóvia, 16 de Março de 1956. - M. Lachs, Chefe do Departamento Jurídico e dos Tratados no Ministério dos Negócios Estrangeiros da República Popular da Polónia.