

Artigo 4º

O presente Protocolo está aberto à assinatura da França e Espanha.

Artigo 5º

O presente Protocolo está sujeito à ratificação.

Artigo 6º

O presente Protocolo tem um carácter permanente e permanecerá em vigor indefinidamente, ficando explícito que cada Parte no exercício da sua soberania nacional, tem o direito de retirar-se se, por acaso, decidir que acontecimentos extraordinários relativos à questão tratada neste Protocolo comprometeram os seus interesses supremos. Ela notificará a sua intenção de retirar-se ao Depositário com um aviso prévio de doze meses, fazendo uma exposição dos acontecimentos extraordinários que comprometeram os seus interesses supremos.

Artigo 7º

O presente Protocolo entrará em vigor, em relação a cada Estado, na data do depósito do seu instrumento de ratificação, junto do Depositário, ou na data da entrada em vigor do Tratado se este for posterior.

Em fé do que os abaixo assinados, devidamente autorizados para efeito pelos seus respectivos governos, assinaram o presente Protocolo.

Resolução nº 71/V/97

de 31 de Dezembro

A Assembleia Nacional vota, nos termos da alínea a) do artigo 190 da Constituição, a seguinte Resolução:

Artigo 1º

São aprovadas, para adesão de Cabo Verde, a Convenção para a Unificação de Certas Regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, adoptada em Varsóvia, a 12 de Outubro de 1929 e o respectivo Protocolo de alteração (Protocolo de Haia), adoptado em 28 de Setembro de 1955, cujo texto em inglês e a respectiva tradução não oficial em português vêm em anexo à presente Resolução de que fazem parte integrante.

Artigo 2º

A presente Resolução entra imediatamente em vigor.

Aprovada em 27 de Novembro de 1997.

Publique-se.

O Presidente da Assembleia Nacional, *António do Espírito Santo Fonseca*.

Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Transportation by Air

Signed at Warsaw, on 12 October 1929

The President of the German Reich, the Federal President of the Republic of Austria, His Majesty the King of the Belgians, the President of the United States of Brazil, His Majesty the King of the Bulgarians, the President of the Nationalist Government of China, His

Majesty the King of Denmark and Iceland, His Majesty the King of Egypt, His Majesty the King of Spain, the Chief of State of the Republic of Estonia, the President of the Republic of Finland, the President of the French Republic, His Majesty the King of Great Britain, Ireland, and the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India, the President of the Hellenic Republic, His Most Serene Highness the Regent of the Kingdom of Hungary, His Majesty the King of Italy, His Majesty the Emperor of Japan, the President of the Republic of Latvia, Her Royal Highness the Grand Duchess of Luxembourg, the President of the United Mexican States, His Majesty the King of Norway, Her Majesty the Queen of the Netherlands, the President of the Republic of Poland, His Majesty the King of Roumania, His Majesty the King of Sweden, the Swiss Federal Council, the President of the Czechoslovak Republic, the Central Executive Committee of the Union of Soviet Socialist Republics, the President of the United States of Venezuela, His Majesty the King of Yugoslavia:

Having recognized the advantage of regulating in a uniform manner the conditions of international transportation by air in respect of the documents used for such transportation and of the liability of the carrier.

Have nominated to this end their respective Plenipotentiaries, who, being thereto duly authorized, have concluded and signed the following convention:

CHAPTER I

Scope - Definitions

Article 1

(1) This Convention shall apply to all international transportation of persons, baggage, or goods performed by aircraft for hire. It shall apply equally to gratuitous transportation by aircraft performed by an air transportation enterprise.

(2) For the purposes of this Convention the expression «international transportation» shall mean any transportation in which, according to the contract made by the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the transportation or a transshipment, are situated either within the territories of two High Contracting Parties, or within the territory of a single High Contracting Party, if there is an agreed stopping place within a territory subject to the, sovereignty, suzerainty, mandate or authority of another power, even though that power is not a party to this Convention. Transportation without such an agreed stopping place between territories subject to the sovereignty, suzerainty, mandate, or authority of the same High Contracting Party shall not be deemed to be international for the purposes of this Convention.

(3) Transportation to be performed by several successive air carriers shall be deemed, for the purposes of this Convention, to be one undivided transportation, if it has been regarded by the parties as a single operation, whether it has been agreed upon under the form of a single contract or of a series of contracts, and it shall not lose its international character merely because one contract or a series of contracts is to be performed entirely within a territory subject to the sovereignty, suzerainty, mandate, or authority of the same High Contracting Party.

Article 2

(1) This Convention shall apply to transportation performed by the State or by legal entities constituted under public law provided it falls within the conditions laid down in article 1.

(2) This Convention shall not apply to transportation performed under the terms of any international Convention

CHAPTER II

Transportation Documents

SECTION 1

Passenger Ticket

Article 3

(1) For the transportation of passengers the carrier must deliver a passenger ticket which shall contain the following particulars:

- (a) the place and date of issue;
- (b) the place of departure and of destination;
- (c) the agreed stopping places, provided that the carrier may reserve the right to alter the stopping places in case of necessity, and that if he exercises that right, the alteration shall not have the effect of depriving the transportation of its international character;
- (d) the name and address of the carrier or carriers;
- (e) a statement that the transportation is subject to the rules relating to liability established by this convention.

(2) the absence, irregularity, or loss of the passenger ticket shall not affect the existence or the validity of the contract of transportation, which shall none the less be subject to the rules of this Convention. Nevertheless, if the carrier accepts a passenger without a passenger ticket having been delivered he shall not be entitled to avail himself of those provisions of this convention which exclude or limit his liability.

SECTION 2

Baggage Check

Article 4

(1) For the transportation of baggage, other than small personal objects of which the passenger takes charge himself, the carrier must deliver a baggage check.

(2) The baggage check shall be made out in duplicate, one part for the passenger and other part for the carrier.

(3) The baggage check shall contain the following particulars:

- (a) the place and date of issue;
- (b) the place of departure and of destination;
- (c) the name and address of the carrier or carriers;

- (d) the number of the passenger ticket;
- (e) a statement that delivery of the baggage will be made to the bearer of the baggage check;
- (f) the number and weight of the packages;
- (g) the amount of the value declared in accordance with article 22 (2);
- (h) a statement that the transportation is subject to the rules relating to liability established by this convention.

(4) The absence, irregularity, or loss of the baggage check shall not affect the existence or the validity of the contract of transportation which shall none the less be subject to the rules of this Convention. Nevertheless, if the carrier accepts baggage without a baggage check having been delivered, or if the baggage check does not contain the particulars set out at (d), (f), and (h) above, the carrier shall not be entitled to avail himself of those provisions of the convention which exclude or limit his liability.

SECTION 3

Air Waybill

Article 5

(1) Every carrier of goods has the right to require the consignor to make out and hand over to him a document called an «air waybill»; every consignor has the right to require the carrier to accept this document.

(2) The absence, irregularity, or loss of this document shall not affect the existence or the validity of the contract of transportation which shall, subject to the provisions of Article 9, be none the less governed by the rules of this Convention.

Article 6

(1) The air waybill shall be made out by the consignor in three original parts and be handed over with the goods.

(2) The first part shall be marked «for the carrier», and shall be signed by the consignor. The second part shall be marked «for the consignee»; it shall be signed by the consignor and by the carrier and shall accompany the goods. The third part shall be signed by the carrier and handed by him to the consignor after the goods have been accepted.

(3) The carrier shall sign on acceptance of the goods.

(4) The signature of the carrier may be stamped; that of the consignor may be printed or stamped.

(5) If, at the request of the consignor, the carrier makes out the air waybill, he shall be deemed, subject to proof to the contrary, to have done so on behalf of the consignor.

Article 7

The carrier of goods has the right to require the consignor to make out separate waybills when there is more than one package.

Article 8

The air waybill contain the following particulars:

- (a) the place and date of its execution;
- (b) the place of departure and of destination;
- (c) the agreed stopping places, provided that carrier may reserve the right to alter the stopping places in case of necessity, and that if he exercises that right the alteration shall not have the effect of depriving the transportation of its international character;
- (d) the name and address of the consignor;
- (e) the name and address of the first carrier;
- (f) the name and address of the consignee, if the case so requires;
- (g) the nature of the goods;
- (h) the number of packages, the method of packing, and the particular marks or numbers upon them,
- (i) the weight, the quantity, the volume, or dimensions of the goods;
- (j) the apparent condition of the goods and of the packing;
- (k) the freight, if it has been agreed upon, the date and place of payment, and the person who is to pay it;
- (l) if the goods are sent for payment on delivery, the price of the goods, and, if the case so requires, the amount of the expenses incurred;
- (m) the amount of the value declared in accordance with article 22 (2);
- (n) the number of parts of the air waybill;
- (o) the documents handed to the carrier to accompany the air waybill;
- (p) the time fixed for the completion of the transportation and a brief note of the route to be followed, if these matters have been agreed upon;
- (q) a statement that the transportation is subject to the rules relating to liability established by this Convention.

Article 9

If the carrier accepts goods without an air waybill having been made out, or if the air waybill does not contain all the particulars set out in article 8 (a) to (i), inclusive, and (q), the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Convention which exclude or limit his liability.

Article 10

(1) The consignor shall be responsible for the correctness of the particulars and statements relating to the goods which he inserts in the air waybill.

(2) The consignor shall be liable for all damages suffered by the carrier or any other person by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the said particulars and statements.

Article 11

(1) The air waybill shall be *prima facie* evidence of the conclusion of the contract, of the receipt of the goods and of the conditions of transportation.

(2) The statements in the air waybill relating to the weight, dimensions, and packing of the goods, as well as those relating to the number of packages, shall be *prima facie* evidence of the facts stated: those relating to the quantity, volume, and condition of the goods shall not constitute evidence against the carrier except so far as the both have been, and are stated in the air waybill to have been, checked by him the presence of the consignor, or relate to the apparent condition of the goods.

Article 12

Stoppage in Transit

(1) Subject to his liability to carry out all his obligations under the contract of transportation, the consignor shall have the right to dispose of the goods by withdrawing them at the airport of departure or destination, or by stopping them in the course of the journey on any landing, or by calling for them to be delivered at the place of destination, or in the course of the journey to a person other than the consignee named in the air waybill, or by requiring them to be returned to the airport of departure. He must not exercise this right of disposition in such a way as to prejudice the carrier or other consignors and he must repay any expenses occasioned by the exercise of this right.

(2) If it is impossible to carry out the orders of the consignor the carrier must so inform him forthwith.

(3) If the carrier obeys the orders of the consignor for the disposition of the goods without requiring the production of the part of the air waybill delivered to the latter, he will be liable, without prejudice to his right of recovery from the consignor, for any damage which may be caused thereby to any person who is lawfully in possession of that part of the air waybill.

(4) The right conferred on the consignor shall cease at the moment when that of the consignee begins in accordance with Article 13, below. Nevertheless, if the consignee declines to accept the waybill or the goods, or if he cannot be communicated with, the consignor shall resume his right of disposition.

Article 13

Consignee's Rights

(1) Except in the circumstances set out in the preceding article, the consignee shall be entitled, on arrival of the goods at the place of destination, to require the carrier to hand over to him the air waybill and to deliver the goods to him, on complying with the conditions of transportation set out in the air waybill.

(2) Unless it is otherwise agreed, it shall be the duty of the carrier to give notice to the consignee as soon as the goods arrive.

Seven Days Delay - Presumption of Loss

(3) If the carrier admits the loss of the goods, or if the goods have not arrived at the expiration of seven days after the date on which they ought to have arrived, the consignee shall be entitled to put into force against the carrier the rights which flow from the contract of transportation.

Article 14

Suit for use of another

The consignor and the consignee can respectively enforce all the rights given them by Article 12 and 13, each in his own name, whether he is acting in his own interest or in the interest of another, provided that he carries out the obligations imposed by the contract.

Article 15

Rights of consignor and consignee interse

(1) Articles 12, 13, and 14 shall not affect either the relations of the relations of the consignor and the consignee with each other or the relations of third parties whose rigts are derived either from the consignor or from the consignee.

(2) The provisions of Articles 12, 13, and 14 can only be varied by express provision in the air waybill.

Article 16

Customs documents

(1) The consignor must furnish such information and attach to the air waybill such documents as are necessary to meet the formalities of customs, octroi, or police before the goods can be delivered to the consignee. The consignor shall be liable to the carrier for any damage occasioned by the absence, insufficiency, or irregularity of any such information or documents, unless the damage is due to the fault of the carrier or his agents.

(2) The carrier is under no obligation to enquire into the correctness or sufficiency of such information or documents.

CHAPTER III

Liability of the Carrier

Article 17

Inquiry to passenger

The carrier shall be liable for damage sustained in the event of the death or wounding of a passenger or any other bodily injury suffered by a passenger, if the accident which caused the damage so sustained took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.

Article 18

Damage to goods and baggage

(1) The carrier shall be liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of, damage to, any checked baggage or any goods, if the occurrence which caused the damage so sustained took place during the transportation by air.

Definition of air transportation

(2) The transportation by air within the meaning of the preceding paragraph shall comprise the period during which the baggage or goods are in charge of the carrier, whether in an airport or on board an aircraft, or, in the case of a landing outside an airport, in any place whatsoever.

(3) The period of the transportation by air shall not extend to any transportation by land, by sea, or by river performed outside an airport. If, however, such transportation takes place in the performance of a contract for transportation by air, for the purpose of loading, delivery or transshipment, any damage is presumed, subject to proof to the contrary, to have been the result of an event which took place during the transportation by air.

Article 19

Damage by delay

The carrier shall be liable for damage occasioned by delay in the transportation by air of passengers, baggage, or goods.

Article 20

Exemption - all necessary measures

Taken - impossibility

(1) The carrier shall not be liable if he proves that he and his agents have taken all necessary measures to avoid the damage or that it was impossible for him or them to take such measures.

Error in piloting, handling of aircraft or navigation

(2) In the transportation of goods and baggage the carrier shall not be liable if he proves that the damage was occasioned by an error in piloting, in the handling of the aircraft, or in navigation and that, in all other respects, he and his agents have taken all necessary measures to avoid the damage.

Article 21

Contributory negligence

If the carrier proves that the damage was caused by or contributed to by the negligence of the injured person the Court may, in accordance with the provisions of its own law, exonerate the carrier wholly or partly from his liability.

Article 22

Limit of liability - passengers

(1) In the transportation of passengers the liability of the carrier for each passenger shall be limited to the sum of 125,000 francs. Where, in accordance with the law of the Court to which the case is submitted, damages may be awarded in the form of periodical payments, the equivalent capital value of the said payments shall not exceed 125,000 francs. Nevertheless, by special contract, the carrier and the passenger may agree to a higher limit of liability.

Limit of liability - Baggage and goods

(2) In the transportation of checked baggage and of

goods, the liability of the carrier shall be limited to a sum of 250 francs per kilogram, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of the value at delivery and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless he proves that that sum is greater than the actual value to the consignor at delivery.

Limit of liability - Property in passengers charge

(3) As regards objects of which the passenger takes charge himself the liability of the carrier shall be limited to 5,000 francs per passenger.

Standard of currency

(4) The sums mentioned above shall be deemed to refer to the French franc consisting of 65-1/2 milligrams of gold at the standard of fineness of nine e hundred thousandths. These sums may be converted into any national currency in round figures.

Article 23

Provisions relieving carrier null and void

Any provision tending to relieve the carrier of liability or to fix a lower limit than that which is laid down in this Convention shall be null and void, but the nullity of any such provision shall not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Article 24

Remedy of Convention exclusive

(1) In the cases covered by Articles 18 and 19 any action for damages, however founded, can only be brought subject to the conditions and limits set out this Convention.

(2) In the cases covered by Article 17 the provisions of the preceding paragraph shall also apply, without prejudice to the questions as to who are the persons who have the right to bring suit and what are their respective rights.

Article 25

Carrier's wilful misconduct or default

(1) The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Convention which exclude or limit his liability, if the damage is caused by his wilful misconduct or by such default on his part as, in accordance with the law of the Court to which the case is submitted, is considered to be equivalent to wilful misconduct.

(2) Similarly the carrier shall not be entitled to avail himself of the said provisions, if the damage is caused under the same circumstances by any agent of the carrier acting within the scop of his employment.

Article 26

Receipt of goods - Without complaint

(1) Receipt by the person entitled to the delivery of baggage or goods without complaint shall be *prima facie* evidence that the same have been delivered in good condition and in accordance with the document of transportation.

Notice of damage - 3 days for baggage, 7 days for goods, 14days for delay

(2) In case of damage, the person entitled to delivery must complain to the carrier forthwith after the discovery of the damage, and, at the latest, within three days from the date of receipt in the case of baggage and seven days from the date of receipt in the case of goods. In case of delay the complaint must be made at the latest within fourteen days from the date on which the baggage or goods have been placed at his disposal.

(3) Every complaint must be made in writing upon the document of transportation or by separate notice in writing dispatched within the times aforesaid.

(4) Failing complaint within the times aforesaid, no action shall lie against the carrier, save in the case of fraud on his part.

Article 27

Death of person liable - liability extended to his estate

In the case of the death of the person liable, an action for damages lies in accordance with the terms of this Convention against those legally representing his estate.

Article 28

Jurisdiction and procedure

(1) An action for damages must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the High Contracting Parties, either before the Court of the domicile of the carrier or of his principal place of business, or where he has a place of business through which the contract has been made, or before the Court at the place of destination.

(2) Questions of procedure shall be governed by the law of the Court to which the case is submitted.

Article 29

Time for suit - 2 years

(1) The right to damages shall be extinguished if an action is not brought within two years, reckoned from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the transportation stopped.

(2) The method of calculating the period of limitation shall de determined by the law of the Court to which the case is submitted.

Article 30

Suit against successive air carriers

(1) In the case of transportation to be performed by various successive carriers and falling within the definition set out in the third paragraph of Article 1, each carrier who accepts passengers, baggage or goods shall be subject to the rules set out in this Convention, and shall be deemed to be one of the contracting to the contract of transportation in so far as the contract deals with that part of the transportation which is performed under his supervision.

(2) In the case of transportation of this nature, the passenger or his representative can take action only against the carrier who performed the transportation during which the accident or the delay occurred, save in the case where, by express agreement, the first carrier has assumed liability for the whole journey.

(3) As regards baggage or goods, the passenger or consignor shall have a right of action against the first carrier, and the passenger or consignee who is entitled to delivery shall have a right of action against the last carrier, and further, each may take action against carrier who performed the transportation during which the destruction, loss, damage, or delay took place. These carriers shall be jointly and severally liable to the passenger or to the consignor or consignee.

CHAPTER IV

Provisions relating to combined transportation by air and land or sea

Article 31

(1) In the case of combined transportation performed partly by air and partly by any other mode of transportation, the provisions of this Convention shall apply only to the transportation by air, provided that the transportation by air falls within the terms of Article 1.

(2) Nothing in this Convention shall prevent the parties in the case of combined transportation from inserting in the document of air transportation conditions relating to other modes of transportation, provided that the provisions of this Convention are observed as regards the transportation by air.

CHAPTER V

General and final provisions

Article 32

Agreements infringing rules of convention declared null and void

Any clause contained in the contract and all special agreements entered into before the damage occurred by which the parties purport to infringe the rules laid down by this Convention, whether by deciding the law to be applied, or by altering the rules as to jurisdiction, shall be null and void.

Nevertheless for the transportation of goods arbitration clauses shall be allowed, subject to this Convention, if the arbitration is to take place within one of the jurisdictions referred to in the first paragraph of Article 28.

Article 33

Carrier may refuse to carry - may make regulations

Nothing contained in this Convention shall prevent the carrier either from refusing to enter into any contract of transportation or from making regulations which do not conflict with the provisions of this Convention.

Article 34

Experimental and extra-ordinary flights

This Convention shall not apply to international transportation by air performed by way of experimental trial by air navigation enterprises with the view to the establishment of regular lines of air navigation, nor shall it apply to transportation performed in extraordinary circumstances outside the normal scope of an air carrier's business.

Article 35

Definition - «days»

The expression «days» when used in this Convention means current days, not working days.

Article 36

This Convention is drawn up in French in a single copy which shall remain deposited in the archives of the Ministry for Foreign Affairs of Poland and of which one duly certified copy shall be sent by the Polish Government to the Government of each of the High Contracting Parties.

Article 37

(1) This Convention shall be ratified. The instruments of ratification shall be deposited in the archives of the Ministry for Foreign Affairs of Poland, which shall give notice of the deposit to the Government of each of the High Contracting Parties.

(2) As soon as this Convention shall have been ratified by five of the High Contracting Parties it shall come into force as between them on the ninetieth day after the deposit of the fifth ratification. Thereafter it shall come into force between the High Contracting Parties which shall have ratified and the High Contracting Party which deposits its instrument of ratification on the ninetieth day after the deposit.

(3) It shall be the duty of the Government of the Republic of Poland to notify the Government of each of the High Contracting Parties of the date on which this Convention comes into force as well as the date of the deposit of each ratification.

Article 38

(1) This Convention shall after it has come into force, remain open for adherence by any State.

(2) The adherence shall be effected by a notification addressed to the Government of the Republic of Poland, which shall inform the Government of each of the High Contracting Parties thereof.

(3) The adherence shall take effect as from the ninetieth day after the notification made to the Government of the Republic of Poland.

Article 39

(1) Any one of the High Contracting Parties may denounce this Convention by a notification addressed to the Government of the Republic of Poland, which shall at once inform the Government of each of the High Contracting Parties.

(2) Denunciation shall take effect six months after the notification of denunciation, and shall operate only as regards the party which shall have proceeded to denunciation.

Article 40

(1) Any High Contracting Party may, at the time of signature or of deposit of ratification or of adherence declare that the acceptance which it gives to this Convention does not apply to all or any of its colonies, protectorates, territories under mandate, or any other territory subject to its sovereignty or its authority, or any other territory under its suzerainty.

(2) Accordingly any High Contracting Party may subsequently adhere separately in the name of all or any of its colonies, protectorates, territories under mandate, or any other territory subject to its sovereignty or to its authority or any other territory under its suzerainty which have been thus excluded by its original declaration.

(3) Any High Contracting Party may denounce this Convention, in accordance with its provisions, separately or for all any of its colonies, protectorates, territories under mandate, or any other territory subject to its sovereignty or to its authority, or any other territory under its suzerainty.

Article 41

Any High Contracting Party shall be entitled not earlier than two years after the coming into force of this Convention to call for the assembling of new international conference in order to consider any improvements which may be made in this Convention. To this end it will communicate with the Government of the French Republic which will take the necessary measures to make preparations for such Conference.

This Convention, done at Warsaw on October 12, 1929, shall remain open for signature until January 31, 1930.

—————

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

O Presidente do Império Alemão, o Presidente da República Federal da Áustria, Sua Majestade o Rei da Bélgica, o Presidente dos Estados Unidos do Brasil, Sua Majestade o Rei da Bulgária, o Presidente do Governo Nacionalista da China, Sua Majestade o Rei da Dinamarca e da Islândia, Sua Majestade o Rei do Egipto, Sua Magestade o Rei da Espanha, o Chefe de Estado da República de Estónia, o Presidente da República da Finlândia, o Presidente da República Francesa, Sua Majestade o Rei da Grã-Bretanha, Irlanda e dos Territórios Britânicos do Ultramar, o Imperador da

Índia, o Presidente da República Helénica, Sua Altesa o Rei da Hungria, Sua Majestade o Rei da Itália, Sua Majestade o Imperador do Japão, o Presidente da República de Látvia, Sua Altesa o Grão-Duque de Luxemburgo, o Presidente dos Estados Unidos do México, Sua Majestade o Rei da Noruega, Sua Majestade a Rainha da Holanda, o Presidente da República da Polónia, Sua Majestade o Rei da Roménia, Sua Majestade o Rei da Suécia, o Conselho Federal da Suíça, o Presidente da República da Checoslováquia, o Comité Central Executivo da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas, o Presidente dos Estados Unidos da Venezuela, Sua Majestade o Rei da Jugoslávia.

Tendo reconhecido a importância da regulamentação uniforme das condições do transporte aéreo internacional, em conformidade com os documentos utilizados para esse meio de transporte, facilitando as ligações aéreas.

Tendo designado para esse fim seus respectivos Plenipotenciários que estando devidamente autorizados concluíram e assinaram a seguinte Convenção:

CAPÍTULO I

Objecto - Definições

Artigo 1º

1. A presente Convenção aplica-se a todo o transporte internacional de pessoas, bagagens ou mercaderia, efectuado por aeronave mediante remuneração. Aplica-se igualmente aos transportes gratuitos por aeronave ou por uma Empresa de Transportes Aéreos.

2. Denomina-se "transporte internacional" nos termos da presente Convenção, todo o transporte em que, de acordo com o que foi estipulado pelas Partes, o ponto de partida e o ponto de destino haja ou não interrupção de transporte ou transbordo, estejam situados no território de duas Altas Partes Contratantes, ou mesmo no de uma só, havendo escala prevista em território sujeito à soberania, suserania, mandato ou autoridade de outro Estado, seja ou não Contratante. O transporte, que, sem tal escala, se efectuar entre territórios sujeito à soberania, suserania, mandato ou autoridade da mesma Alta Parte Contratante, não se considera internacional, nos termos desta Convenção.

3. Para os efeitos da presente Convenção, considera-se um só transporte ainda quando os transportadores, o que as partes ajustarem como uma operação somente, seja num só contrato, ou uma série deles; se tenha de executar, integralmente, em território sujeito à soberania, suserania, mandato ou autoridade da mesma Alta Parte Contratante.

Artigo 2º

1. Aplica-se a presente Convenção aos transportes que foremnas condições previstas pelo artigo 1º, e fechados pelo Estado, ou outras pessoas jurídicas do direito público.

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

CAPÍTULO II

Título de transporte

SECÇÃO I

Bilhetes de passagem

Artigo 3º

1. No transporte de viajantes, o transportador é obrigado a fazer a entrega de um bilhete de passagem, que deverá mencionar:

- a) O lugar e a data de emissão;
- b) Os pontos de partida e de destino;
- c) As paradas previstas ressalvada ao transportador a faculdade de estipular que as poderá alterar, em caso de necessidade, sem que essa alteração retire ao transporte o carácter de internacional;
- d) O nome e o endereço do ou dos transportadores;
- e) A declaração de que o transporte está sujeito ao regime de responsabilidade estabelecido na presente Convenção.

2. A falta, a irregularidade ou perda do bilhete não prejudica a existência nem a validade do contrato de transporte, o qual continuará sujeito às regras da presente Convenção. Entretanto, ao transportador que aceitar viajante sem que lhe haja sido entregue bilhete de passagem, não assistirá o direito de prevalecer-se das disposições da presente Convenção que lhe excluem ou limitam a responsabilidade.

SECÇÃO II

Bilhete de bagagens

Artigo 4º

1. No transporte de bagagem, exceptuados os pequenos objectos de uso pessoal que o viajante conservar sob sua guarda, o transportador é obrigado a fazer entrega de uma nota de bagagem.

2. Esta nota será extraída em duas vias, uma para o viajante e outra para o transportador.

3. Deverá mencionar:

- a) O lugar e a data da emissão;
- b) Os pontos de partida e de destino;
- c) O nome e o endereço do ou dos transportadores;
- d) O número do bilhete de passagem;
- e) A declaração de que a entrega da bagagem será feita ao portador da nota respectiva;
- f) A quantidade e o peso dos volumes;
- g) A importância do valor declarado, de conformidade com o artigo 22º, alínea 2;

h) A declaração de que o transporte está sujeito ao regime de responsabilidade estabelecido na presente Convenção.

4. A falta, irregularidade ou perda da nota de bagagem não prejudica a existência nem a validade ou contrato de transporte, o qual continuará sujeito às regras da presente Convenção. Entretanto, se o transportador aceitar bagagem sem que haja sido entregue a respectiva nota, ou se esta não contiver as indicações das letras *d)*, *f)*, *h)*, não terá ele o direito de prevalecer-se das disposições da presente Convenção que lhe excluem ou limitam a responsabilidade.

SECÇÃO III

Conhecimento aéreo

Artigo 5º

1. Todo o transportador de mercadoria terá direito de exigir do expedidor a feitura e entrega de documento denominado «Conhecimento aéreo», e todo o expedidor tem o direito de exigir que o transportador receba esse documento.

2. Entretanto, a falta, a irregularidade ou a perda desse documento não prejudica a existência nem a validade do contrato de transporte, o qual continuará sujeito às regras da presente convenção, ressalvadas as disposições de artigo 9º.

Artigo 6º

1. O conhecimento aéreo será feito, pelo expedidor, em três vias originais, e entregue com a mercadoria.

2. A primeira via, que terá a indicação «do transportador», será assinada pelo expedidor. A segunda via, que terá a indicação «do destinatário», será assinada pelo expedidor e pelo transportador, e acompanhará a mercadoria. A terceira via será assinada pelo transportador e por este entregue ao expedidor após aceite da mercadoria.

3. A assinatura do transportador deverá ser lançada no momento do aceite da mercadoria.

4. A assinatura do transportador poderá ser feita por chancela; a do expedidor poderá ser impressa ou feita por chancela.

5. O transportador que fizer conhecimento aéreo a pedido do expedidor considera-se haver operado por conta deste, salvo prova em contrário.

Artigo 7º

Quando houver mais de um volume, o transportador de mercadorias terá o direito de exigir, do expedidor, conhecimentos aéreos distintos.

Artigo 8º

O conhecimento aéreo deverá mencionar:

- a) O lugar em que foi criado e a data em que foi feito;
- b) Os pontos de partida e destino;

- c) As paradas previstas, ressalvada ao transportador a faculdade de estipular que as poderá alterar, em caso de necessidade, sem que essa alteração retire ao transporte o carácter de internacional;
- d) O nome e o endereço do expedidor;
- e) O nome e o endereço do primeiro transportador;
- f) O nome e o endereço do destinatário, se couber
- g) A natureza da mercadoria;
- h) O número, o modo de embalagem, as marcas particulares ou numeração dos volumes;
- i) O peso, a quantidade, o volume ou dimensões da mercadoria;
- j) O estado aparente da mercadoria e da embalagem;
- k) O preço do transporte, se estipulado, a data e o lugar do pagamento, e o nome da pessoa que o efectuará;
- l) Se a mercadoria é expedida contra pagamento no acto da entrega, o preço da mercadoria e, eventualmente, a importância das despesas;
- m) A importância do valor declarado, em conformidade com o artigo 22º, alínea 2;
- n) O número de vias do conhecimento aéreo;
- o) Os documentos entregues ao transportador para acompanharem o conhecimento aéreo;
- p) O prazo de transporte e a indicação sumária do trajecto a seguir (via), se forem estipulados;
- q) A declaração de que o transporte está sujeito ao regime de responsabilidade estabelecido na presente Convenção.

Artigo 9º

Se, o transportador aceitar mercadoria sem o respectivo conhecimento aéreo, ou se este não contiver todas as indicações do artigo 8º a) até i), inclusive, e q), não lhe assistirá o direito de prevalecer-se das disposições da presente Convenção que excluem ou limitam a responsabilidade.

Artigo 10º

1. O expedidor responde pela exactidão das indicações e declarações, que exarar no conhecimento aéreo, concernentes à mercadoria.

2. Será responsável por todo o dano que, em consequência de suas indicações ou declarações irregulares, inexatas ou incompletas, venha a sofrer o transportador, ou qualquer outra pessoa.

Artigo 11º

1. O conhecimento aéreo fará fé, salvo prova em contrário, da conclusão do contrato, do recebimento da mercadoria e das condições do transporte.

2. As enunciações do conhecimento aéreo relativas ao peso, dimensões e embalagem da mercadoria, assim como ao número dos volumes, farão fé salvo prova em contrário; as que disserem respeito à quantidade, volume e ao estado da mercadoria só farão prova contra o transportador se a verificação delas for por ele feita na presença do expedidor, e exarada no conhecimento aéreo, ou se se trata de enunciações relativas ao estado aparente da mercadoria.

Artigo 12º

1. Sob a condição de cumprir todas as obrigações decorrentes do contrato de transporte, terá o expedidor o direito de dispor da mercadoria, seja retirando-a do aeródromo de partida ou destino seja detendo-a em viagem por ocasião de algum pouso, seja fazendo-a entregar, no lugar de destino ou durante a viagem, a pessoa diferente do destinatário indicado no conhecimento aéreo, seja exigindo a sua devolução ao aeródromo de partida, contanto que o exercício desse direito não prejudique o transportador ou os demais expedidores e que ele satisfaça as despesas que daí decorrerem.

2. Se for possível executar das ordens do expedidor, deverá o transportador avisá-lo imediatamente.

3. Se o transportador der execução às ordens do expedidor, sem lhe exigir apresentação da respectiva via de conhecimento aéreo, responderá, salvo recurso contra o expedidor, pelo dano que daí resultar para quem estiver regularmente de posse da guia do conhecimento aéreo.

4. O direito do expedidor cessa no momento em que começa o do destinatário, conforme o artigo 13º. Todavia se, o destinatário, recusar o conhecimento aéreo, ou a mercadoria, ou não puder ser encontrado, recobrará o expedidor o seu direito de disposição.

Artigo 13º

1. Salvo nos casos indicados no artigo anterior, o destinatário tem o direito de exigir, logo que chegue a mercadoria ao ponto de destino, que o transportador lhe transmita o conhecimento aéreo e lhe faça entrega da mercadoria, mediante pagamento do montante dos créditos e mediante pagamento da importância dos créditos e execução das condições de transporte indicadas no conhecimento aéreo.

2. Salvo estipulação em contrário, deverá o transportador avisar o destinatário logo que chegar a mercadoria.

3. Reconhecendo o transportador a perda da mercadoria, ou não havendo esta chegado sete dias após a data em que deveria ter chegado, fica o destinatário autorizado a exercer contra o transportador, os direitos que derivam do contrato de transporte.

Artigo 14º

Poderão o expedidor e o destinatário, cada um em seu próprio nome, exercer todos os direitos que lhes são respectivamente conferidos pelos artigos 12º e 13º, quer obrem no próprio interesse, quer em interesse de terceiros, contanto que executem as obrigações que o contrato impõe.

Artigo 15º

1. Em nada prejudicarão os artigos 12º, 13º, e 14º as relações do expedidor e do destinatário entre si, nem as de terceiros cujos direitos derivem do transportador, ou do destinatário.

2. Qualquer clausula derogatória das estipulações dos artigos 12º, 13º, e 14º deverá constar do conhecimento aéreo.

Artigo 16º

1. O expedidor é obrigado a prestar as informações e juntar ao conhecimento aéreo os documentos que, antes da entrega da mercadoria ao destinatário, sejam precisos para o cumprimento de formalidades aduaneiras, administrativas ou policiais, será responsável, perante o transportador por todos os danos que resultarem da falta, insuficiência ou irregularidade dessas informações e documentos, salvo no caso de culpa do transportador ou dos seus agentes.

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

CAPÍTULO III

Responsabilidade do transportador

Artigo 17º

Responde o transportador pelo dano ocasionado por morte, ferimento ou qualquer outra lesão corporal sofrida pelo viajante, desde que o acidente, que causou o dano, haja ocorrido a bordo da aeronave, ou no decurso de quaisquer operações de embarque e desembarque.

Artigo 18º

1. Responde o transportador pelo dano ocasionado por destruição, perda ou avaria de bagagem despachada ou de mercadorias desde que o facto que causou o dano haja ocorrido durante o transporte aéreo.

2. Transporte aéreo, para efeitos da alínea anterior, é o período durante o qual a bagagem, ou as mercadorias, se acham sob a guarda do transportador, seja em aeródromo, seja a bordo da aeronave, seja em qualquer outro lugar, em caso de pouso fora de aeródromo.

3. O período de transporte aéreo não abrange nenhum transporte terrestre, marítimo ou fluvial efectuado fora do aeródromo. Todavia, se na execução do contrato de transporte aéreo se efectua qualquer desses para o carregamento, a entrega ou a baldeação, presume-se, salvo prova em contrário, que o dano resulta do facto ocorrido durante o transporte aéreo salvo prova em contrário.

Artigo 19º

Responde o transportador pelo dano proveniente do atraso no transporte aéreo de viajantes, bagagens ou mercadorias.

Artigo 20º

1. O transportador não será responsável se provar que tomou, e tomaram os seus agentes todas as medidas necessárias para que se não produzisse o dano, ou que lhes não foi possível tomá-las.

2. No transporte de bagagem, ou de mercadorias, não será responsável o transportador se provar que o dano proveio de erro de pilotagem, de condução da aeronave ou de navegação, e que, a todos os demais respeito, tomou, e tomaram os seus agentes, todas as medidas necessárias para que se não produzisse o dano.

Artigo 21º

Se o transportador provar de que o dano foi causado por culpa da pessoa lesada, ou que esta para ele contribuiu, poderá o tribunal, de conformidade com as disposições de sua lei nacional, excluir ou atenuar a responsabilidade do transportador.

Artigo 22º

1. No transporte de pessoas, limita-se a responsabilidade do transportador à importância de cento e vinte e cinco mil francos, por passageiro. Se a indemnização, de conformidade com a lei do tribunal que conhecer da questão, puder ser arbitrada em constituição de renda, não poderá o respectivo capital àquele limite. Entretanto, por acordo especial com o transportador, poderá o viajante fixar em mais o limite de responsabilidade.

2. No transporte de mercadorias, ou de bagagem despachada, a responsabilidade do transportador à quantia de duzentos e cinquenta francos por quilo, salvo declaração especial de «interesse na entrega», feita pelo expedidor no momento de confiar ao transportador volumes, e mediante o pagamento de uma taxa suplementar eventual. Neste caso, fica o transportador obrigado a pagar até à importância da quantia declarada, salvo se provar ser esta superior ao interesse real que o expedidor tinha na entrega.

3. Quanto aos objectos que o viajante conservar sob sua guarda, limita-se a cinco mil francos por viajante a responsabilidade do transportador.

4. As quantias acima indicadas consideram-se referentes ao franco francês, constituído de sessenta e cinco e meio miligramas de ouro, ao título de novecentos milésimos de metal fino. Elas se poderão converter, em números redondos, na moeda nacional de cada país.

Artigo 23º

Será nula, e de nenhum efeito, toda e qualquer cláusula tendente a exonerar o transportador de sua responsabilidade, ou estabelecer limite inferior ao que lhe fixa a presente Convenção, mas a nulidade desta cláusula não acarreta a do contrato, que continuará regido pelas disposições da presente Convenção.

Artigo 24º

1. Nos casos previstos pelos artigos 18º e 19º, toda acção de responsabilidade, qualquer que seja o título em que se funde, só poderá exercer-se nas condições e limites previstos pela presente Convenção.

2. Nos casos previstos no artigo 17º, também se aplicam as disposições da alínea precedente, sem prejuízo da determinação das pessoas que têm direito de acção, e dos direitos que lhes competirem.

Artigo 25º

1. Não assiste ao transportador o direito de prevalecer-se das disposições da presente Convenção, que lhe excluem ou limitam a responsabilidade, se o dano provém de seu dolo, ou de culpa sua, quando, segundo a lei do tribunal que conhecer da questão, for esta considerada equivalente ao dolo.

2. Outrossim, ser-lhe-á negado esse direito se o dano houver sido causado, nas mesmas condições, por algum de seus agentes, no exercício de suas funções.

Artigo 26º

1. Salvo prova em contrário, presumem-se entregues em bom estado, e de conformidade com o documento de transporte, as mercadorias e bagagem que o destinatário haja recebido sem protesto.

2. Em caso de avaria, deverá o destinatário encaminhar o seu protesto ao transportador logo após a verificação da avaria, isto é, o mais tardar, dentro do prazo de três dias para a bagagem e de sete dias para as mercadorias, a contar do respectivo recebimento. O protesto pelo atraso deverá ser feito, o mais tardar, dentro de catorze dias a contar daquele em que a bagagem, ou mercadoria, haja sido posta à disposição do destinatário.

3. Todo e qualquer protesto se formulará mediante ressalva exarada no documento de transporte, ou mediante qualquer outro escrito, expedido dentro do prazo previsto para esse protesto.

4. Não havendo protesto dentro dos prazos previstos, não se admitirão acções contra o transportador senão o caso de fraude deste.

Artigo 27º

Por morte do devedor, a acção de responsabilidade, , exercer-se-á contra os seus sucessores, dentro dos limites na presente Convenção.

Artigo 28º

1. A acção de responsabilidade deverá intentar-se, à escolha do autor, no território de alguma das Altas Partes Contratantes, seja perante o tribunal do domicílio do transportador, da sede principal do seu negócio, ou do lugar onde possuir o estabelecimento por cujo intermédio se tenha realizado o contrato, seja perante o tribunal do lugar de destino.

2. O processo será o da lei do tribunal que conhecer da questão.

Artigo 29º

1. A acção de responsabilidade deverá intentar-se sob pena de caducidade, no prazo de dois anos a contar da chegada , ou do dia em que a aeronave deveria ter chegado a seu destino, ou do da interrupção do transporte

2. O prazo será computado de acordo com a lei nacional do tribunal que conhecer da questão.

Artigo 30º

1. Em caso de transporte que, compreendido na definição da alínea 3) do artigo 1º, haja de ser executado sucessivamente por vários transportadores, cada transportador que aceitar viajantes, bagagem ou mercadoria fica sujeito às regras da presente Convenção, e é considerado uma das partes do contrato de transporte, na medida em que esse contrato disser respeito à parte do transporte que se efectuar sob sua direcção.

2. Em caso de transporte a que se refere a alínea precedente, o viajante ou os que o sucederem nos seus direitos, só terão direito de acção contra o transportador que haja efectuado o transporte durante o qual ocorreu o acidente, ou o atraso, salvo se, por estipulação expressa, o primeiro transportador, assumiu a responsabilidade de todo o percurso.

3. Em se tratando de bagagem ou mercadorias, o expedidor terá acção contra o primeiro transportador e o destinatário, a quem couber direito à entrega, a terá contra o último transportador, um e outro poderão outrossim, accionar o transportador que haja efectuado o transporte durante o qual ocorreu 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 31º

1. Nos transportes combinados, isto é, efectuados parte por via aérea e parte por qualquer outro meio de transporte, se aplicarão as estipulações da presente Convenção somente ao transporte aéreo, desde que este obedeça às condições do artigo 1º.

2. Em caso de transportes combinados, nada na presente Convenção, impedirá que as partes contratantes insiram nos documentos de transporte aéreo condições relativas aos outros meios de transporte, contanto que se respeitem as estipulações da presente Convenção, no que concerne ao transporte por via aérea.

CAPÍTULO V

Disposições gerais e finais

Artigo 32º

São nulas quaisquer cláusulas do contrato de transporte e quaisquer acordos particulares anteriores ao dano pelos quais as partes contratantes pretendam derogar as regras da presente Convenção, quer por determinação da lei aplicável, quer por uma modificação das normas de competência. Entretanto, no transporte de mercadorias, se admitirão as clausulas de arbitramento, nos limites da presente Convenção, desde que o arbitramento se haja de efectuar nos lugares da competência dos tribunais previstos no artigo 28º, alínea 1).

Artigo 33º

Na na presente Convenção, nada impede que um transportador recuse celebrar contratos de transporte, ou estabeleça normas que não estejam em contradição com as disposições da presente Convenção.

Artigo 34º

Não se aplica a presente Convenção aos transportes aéreos internacionais efectuados a título de primeiros ensaios por empresas de navegação aérea, que visem ao estabelecimento de linhas regulares da navegação aérea, nem aos transportes realizados em circunstâncias extraordinárias, fora de qualquer operação normal de exploração aérea.

Artigo 35º

Onde quer que a presente Convenção se refira a dias, trata-se de dias correntes, e não de dias úteis.

Artigo 36º

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

Artigo 37º

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. Depois disso, começará a vigorar, entre as Altas Partes Contratantes que já a tenham ratificado, e cada Alta Parte Contratante que venha a depositar o seu instrumento de ratificação, no nonagésimo dia a contar desse depósito.

3. Competirá 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 38º

1. Desde que entre em vigor a presente Convenção, ficará aberta à adesão de quaisquer Estados.

2. Efectuar-se-á a adesão mediante notificação dirigida ao governo da República da Polónia, que comunicará ao Governo de cada uma das Altas Partes Contratantes.

3. A adesão produzirá seus efeitos a partir do nonagésimo dia que se seguir à notificação feita ao Governo da República da Polónia.

Artigo 39º

1. Poderá cada uma das Altas Partes Contratantes denunciar a presente Convenção mediante notificação dirigida ao Governo da República da Polónia, que a comunicará imediatamente ao Governo de cada uma das Altas Partes Contratantes.

2. A denúncia produzirá seus efeitos seis meses após a respectiva notificação, e exclusivamente em relação à parte denunciante.

Artigo 40º

1. As Altas Partes Contratantes poderão, no momento da assinatura, do depósito de ratificação, ou da adesão, declarar que o assentimento que dão à presente Convenção não abrange as respectivas colónias, protectorados, territórios sob mandato, ou a qualquer outro território sujeito à sua soberania ou autoridade, ou qualquer outro território sob suserania, no todo ou em parte.

2. Por conseguinte, poderão elas ulteriormente aderir separadamente, em nome de todo ou de parte, de suas colónias, protectorados, territórios sob mandato, ou qualquer outro território submetido à sua soberania ou autoridade, ou qualquer outro território sob suserania, os quais hajam sido excluídos de sua primeira declaração.

3. Poderão, outrossim, em se conformando com as disposições da presente Convenção, denunciá-la separadamente, em relação ao todo ou parte de suas colónias, protectorados, território sob mandato, ou qualquer outro território sujeito à sua soberania ou autoridade, ou qualquer outro território sob suserania.

Artigo 41º

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.

—————

**Protocol to amend the Convention for the
Unification of Certain Rules Relating to
International Carriage by Air signed at Warsaw
on 12 October 1929**

The Governements ndersihed

Considerind that it is decirable to amend the Convention for the unitication ot Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929.

Have agreed as follows:

CHAPTER I

Amendments to the Convention

Article I

In Article I of the Convention:

a) paragraph 2 shall be deleted and replaced by the following:

«2. For the purposes of this Convention, the expression international carriage means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of depar-

ture and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two High Contracting Parties or within the territory of a single High Contracting Party if there is an agreed stopping place within the territory of another State, even if that State is not a High Contracting Party. Carriage between two points within the territory of a single High Contracting Party without an agreed stopping place within the territory of another State is not international carriage for the purpose of this Convention.»

b) paragraph 3 shall be deleted and replaced by the following:

«3. Carriage to be performed by several successive air carriers is deemed, for the purposes of this Convention, to be one undivided carriage if it has been regarded by the parties as a single operation, whether it had been agreed upon under the form of a single contract or of a series of contracts, and it does not lose its international character merely because one contract or a series of contracts is to be performed entirely within the territory of the same State.»

Article II

In Article 2 of the Convention paragraph 2 shall be deleted and replaced by the following:

«2. This Convention shall not apply to carriage of mail and postal packages.»

Article III

In Article 3 of Convention:

a) paragraph 1 shall be deleted and replaced by the following:

«1. In respect of the carriage of passengers a ticket shall be delivered containing:

- a) an indication of the places of departure and destination;
- b) if the places of departure and destination are within the territory of a single High Contracting Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place;
- c) a notice to the effect that, if the passenger's journey involves an ultimate destination or stop in a country other than the country of departure, the Warsaw Convention may be applicable and that the Convention governs and in most cases limits the liability of carriers for death or personal injury and in respect of loss of or damage to baggage».

b) paragraph 2 shall be deleted and replaced by the following:

«2. The passenger ticket shall constitute *prima facie* evidence of the conclusion and conditions of the contract of carriage. The absence, irregularity or loss of the passenger ticket does not affect the existence or the validity of the contract of carriage which shall, none the less, be subject to the rules of this Convention. Nevertheless, if, with the consent of the carrier, the passenger embarks without a passenger ticket having been delivered, or if the ticket does not include the notice required by paragraph 1 c) of this article, the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of article 22».

Article IV

In article 4 of the Convention:

a) paragraph 1, 2 and 3 shall be deleted and replaced by following:

«1. In respect of carriage of registered baggage check shall be delivered, which, unless combined with or incorporated in passenger ticket which complies with the provisions of article 3, paragraph 1, shall contain:

- a) an indication of the places of departure and destination;
- b) if the places of departure and destination are within the territory of a single High Contracting Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place;

c) a notice to the effect that; if the carriage involves an ultimate destination or stop in a country other than the country of departure, the Warsaw Convention may be applicable and that the Convention governs and in most cases limits the liability of carriers in respect of loss of or damage baggage».

b) paragraph 4 shall be deleted and replaced by the following:

«2. the baggage check shall constitute *prima facie* evidence of the registration of the baggage and of the conditions of contract of carriage. The absence, irregularity or loss of baggage check does not affect the existence or the validity of the contract of carriage which shall, none the less, be subject to the rules of this Convention. Nevertheless, if the carrier takes charge of the baggage without a baggage check having been delivered or if the baggage check (unless combined with or incorporated in the passenger ticket which complies with the provisions of article 3, paragraph 1 c)) does not include the notice required by paragraph 1 c) of this article, he shall not be entitled to avail himself of the provisions of the article 22, paragraph 2».

Article V

In article 6 of the Convention paragraph 3 shall be deleted and replaced by the following:

«3. The carrier shall sing prior to the loading of the cargo on board the aircraft».

Article VI

8 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:

The air waybill shall contain:

- a) an indication of the places of departure and destination;
- b) if the places of departure and destination are within the territory of a single High Contracting Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place;
- c) a notice to the consignor to the effect that, if the carriage involves an ultimate destination or stop in a country other than the country of departure, the Warsaw Convention may be applicable and that the Convention governs and in most cases limits the liability of carriers in respect of loss of or damage to cargo.»

Article VII

Article 9 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:

«If, with consent of the carrier, cargo is loaded on board the aircraft without an air waybill having been made out, or if the air waybill does not include the notice required by Article 8, paragraph c), the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of Article 22, paragraph 2.»

Article VIII

In Article 10 of the Convention paragraph 2 shall be deleted and replaced by the following:

«2. The consignor shall indemnify the carrier against all damage suffered by him, or by any other person to whom the carrier is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements furnished by the consignor.»

Article IX

To Article 15 of the Convention the following paragraph shall be added:

«3. Nothing in this Convention prevents the issue of a negotiable air waybill.»

Article X

Paragraph 2 to Article 20 of the Convention shall be deleted.

Article XI

Article 22 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:

Article 22

1. In the carriage of persons the liability of the carrier for each passenger is limited to the sum of two hundred and fifty thousand franc . Where, in accordance with the law of the court seised of the case, damages may be awarded in the form of periodical pay-

ments, the equivalent capital value of the said payments shall not exceed two hundred and fifty thousand francs. Nevertheless, by special contract, the carrier and passenger may agree to a higher limit of liability.

2. a) In the carriage of registered baggage an of cargo, the liability of the carrier is limited to a sum of two hundred and fifty francs per kilogramme, unless the passenger or consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless he proves that that sum is greater than the passenger's or consignor's actual interest in delivery at destination.

b) In the case of loss, damage or delay of part of registered baggage or cargo, or of any object contained therein, the weight to be taken into consideration in determining the amount to which the carrier's liability is limited shall be only the total weight of the package or packages concerned. Nevertheless, when the loss, damage or delay of a part of the registered baggage or of an object contained therein, affects the value of other packages covered by the same baggage check or the same air waybill, the total weight of such package or packages shall also be taken into consideration in determining the limit of liability.

3. As regards objects of which the passenger takes charge himself the liability of the carrier is limited to five thousand francs per passenger.

4. The limits prescribed in this article shall not prevent the court from awarding, in accordance with its own law, in addition, the whole or part of the court costs and of the other expenses of the litigation incurred by the plaintiff. The foregoing provision shall not apply if the amount of the damages awarded, excluding court costs and other expenses of the litigation, does not exceed the sum which the carrier has offered in writing to the plaintiff within a period of six months from the date of the occurrence causing the damage, or before the commencement of the action, if that is later.

5. The sums mentioned in francs in this Article shall be deemed to refer to a currency unit consisting of sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. These sums may be converted into national currencies in round figures. Conversion of the sums into national currencies other than gold shall, in case of judicial proceedings, be made according to the gold value of such currencies at the date of the judgment.»

Article XII

In Article 23 of the Convention, the existing provision shall be renumbered as paragraph 1 and another paragraph shall be added as follows:

«2. Paragraph 1 of this Articles shall not apply to provisions governing loss or damage resulting from the inherent defect, quality or vice of the cargo carried.»

Article XIII

In Article 25 of the Convention paragraphs 1 and 2 shall be deleted and replaced by the following:

«The limits of liability specified in Article 22 shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, his servants or agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result; provided that, in the case of such act or omission of a servant or agent, it is also proved that he was acting within the scope of his employment.»

Article XIV

After Article 25 of the Convention, the following Article shall be inserted:

Article 25A

1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which this Convention relates, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of this employment, shall be entitled to avail himself of the limits of liability which that carrier himself is entitled to invoke under Article 22.

2. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, his servants and agents, in that case, shall not exceed the said limits.

3. The provisions of paragraphs 1 and 2 this Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.»

Article XV

In Article 26 of the Convention paragraph 2 shall be deleted and replaced by the following:

«2. In the case of damage, the person entitled to delivery must complain to the carrier forthwith after the discovery of the damage, and, at the latest, within seven days from the date of receipt in the case of baggage and fourteen days from the date of receipt in the case of cargo. In the case of delay the complaint must be made at the latest within twenty-one days from the date on which the baggage or cargo have been placed at his disposal.»

Article XVI

Article 34 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:

«The provisions of Articles 3 to 9 inclusive relating to documents of carriage shall not apply in the case of carriage performed in extraordinary circumstances outside the normal scope of an air carrier's business.»

Article XVII

After Article 40 of the Convention, the following Article shall be inserted:

Article 40 A

1. In Article 37, paragraph 2 and Article 40, paragraph 1, the expression High Contracting Party shall mean State. In all other cases, the expression High Contracting Party shall mean a State whose ratification of or adherence to the Convention has become effective and whose denunciation thereof has not become effective.

2. For the purposes of the Convention the word territory means not only the metropolitan territory of a State but also all other territories for the foreign relations of which that State is responsible.»

CHAPTER II

Scope of Application of the Convention as Amended

Article XVIII

The Convention as amended by this Protocol shall apply to international carriage as defined in Article 1 of the Convention, provided that the places of departure and destination referred to in that Article are situated either in the territories of two Parties to this Protocol or within the territory of a single Party to this Protocol with an agreed stopping place within the territory of another State.

CHAPTER III

Final Clauses

Article XIX

As between the Parties to this Protocol, the Convention and the Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument and shall be known as the Warsaw Convention as amended as The Hague, 1955.

Article XX

Until the date on which this Protocol comes into force in accordance with the provisions of Article XXII, paragraph 1, it shall remain open for signature on behalf of any State which up to that date has ratified or adhered to the Convention or which has participated in the Conference at which this Protocol was adopted.

Article XXI

1. This Protocol shall be subject to ratification by the signatory States.

2. Ratification of this Protocol by any State which is not a Party to the Convention shall have the effect of adherence to the Convention as amended by this Protocol.

3. The instruments of ratification shall be deposited with the Government of the People's Republic of Poland.

Article XXII

1. As soon as thirty signatory States have deposited their instruments of ratification of this Protocol, it shall come into force between them on the ninetieth day after the deposit of the thirtieth instrument of ratification. It shall come into force for each State ratifying thereafter on the ninetieth day after the deposit of its instrument of ratification.

2. As soon as this Protocol comes into force it shall be registered with the United Nations by the Government of the Peoples's Republic of Poland.

Article XXIII

1. This Protocol shall, after it has come into force, be open for adherence by any non-signatory State.

2. Adherence to this Protocol by any State which is not a Party to the Convention shall have the effect of adherence to the Convention as amended by this Protocol.

3. Adherence shall be effected by the deposit of an instrument of adherence with the Government of the Peoples's Republic of Poland and shall take effect on the ninetieth day after the deposit.

Article XXIV

1. Any Party to this Protocol may denounce the Protocol by notification addressed to the Government of the People's Republic of Poland.

2. Denunciation shall take effect six months after the date of receipt by the Government of the People's Republic of Poland of the notification of denunciation.

3. As between the parties to this protocol, denunciation by any of them of the Convention in accordance with article 39 thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the Convention as amended by this Protocol.

Article XXV

1. This Protocol shall apply to all territories for the foreign relations of which a State Party to this Protocol is responsible, with the exception of territories in respect of which a declaration has been made in accordance with paragraph 2 of this Article.

2. Any State may, at the time of deposit of its instrument of ratification or adherence, declare that its acceptance of this Protocol does not apply to any one or more of the territories for the foreign relations of which such State is responsible.

3. Any State may subsequently, by notification to the Government of the People's Republic of Poland, extend the application of this Protocol to any or all of the territories regarding which it has made a declaration in accordance with paragraph 2 of this Article. The notification shall take effect on the ninetieth day after its receipt by that Government.

4. Any State Party to this Protocol may denounce it, in accordance with the provisions of Article XXIV, paragraph 1, separately for any or all of the territories for the foreign relations of which such State is responsible.

Article XXVI

No reservation may be made to this Protocol except that a State may at any time declare by a notification addressed to the Government of the People's Republic of Poland that the Convention as amended by this Protocol shall not apply to the carriage of persons, cargo and baggage for its military authorities on aircraft, registered in that State, the whole capacity of which has been reserved by or on behalf of such authorities.

Article XXVII

The Government of the People's Republic of Poland shall give immediate notice to the Governments of all States signatories to the Convention or this Protocol, all States Parties to the Convention or this Protocol, and all States Members of the International Civil Aviation Organization or of the United Nations and to the International Civil Aviation Organization:

- a) of any signature of this Protocol and the date thereof;
- b) of the deposit of any instrument of ratification or adherence in respect of this Protocol and the date thereof;
- c) of the date on which this Protocol comes into force in accordance with Article XXII, paragraph 1;
- d) of the receipt of any notification of denunciation and date thereof;
- e) of the receipt of any declaration or notification made under Article XXV and the date thereof; and
- f) of the receipt of any notification made under Article XXVI and the date thereof.

In witness whereof the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, have signed this Protocol.

Done at The Hague on the twenty-eighth day of the month of September of the year one thousand nine hundred and fifty-five, in three authentic texts in the English, French and Spanish languages. In the case any inconsistency, the text in the French language, in which language the Convention was drawn up, shall prevail.

This Protocol shall be deposited with the Government of the People's Republic of Poland which, in accordance with Article XX, it shall remain open for signature, and that Government shall send certified copies thereof to the Governments of all States signatories to the Convention or this Protocol, all States Parties to the Convention or this Protocol, and States Members of the International Civil Aviation Organization or of the United Nations, and to the International Civil Aviation Organization.

—————

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 1º 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 2º 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 passageiro 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 territórios de uma única 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 noutra 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 de perda ou de deteriorização das bagagens.

- d) 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 de 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, 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 22º.

Artigo IV

No artigo 4º 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 passagem que satisfaça os requisitos do artigo 3º, 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.

- d) 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 bilhete de passagem que satisfaça os requisitos do artigo 3º 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 22º, parágrafo 2.

Artigo V

No artigo 6º da Convenção 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 9º 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 8º, alínea c), a entidade transportadora não tem o direito de fazer valer as disposições do artigo 22º, alínea 2.

Artigo VIII

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

2. Será responsável por todo o dano sofrido 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 15º 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 20º da Convenção é suprimida.

Artigo XI

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

Artigo 22

1. No transporte de pessoas a responsabilidade de entidade transportadora relativa a cada passageiro é limitada a quantidade de duzentos e cinquenta mil francos. No caso em que, segundo a lei do tribunal se ocupa do assunto a indemnização possa ser fixada em

forma de pagamentos periódicos, o capital desses pagamentos não se pode ultrapassar esse limite. Contudo, por um acordo especial com a entidade transportadora o passageiro poderá fixar o limite de responsabilidade mais elevado.

2. a) No transporte de bagagens registadas e de mercadoria, 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 no 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 da responsabilidade.

3. No que diz respeito aos objectos que o passageiro conserva a sua guarda, a responsabilidade de 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 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 ultrapassarem a soma que a entidade transportadora ofereceu por escrito ao requerente num prazo de 6 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 franco no presente artigo são consideradas como referentes a uma unidade monetária constituída por sessenta e cinco miligramas e meio de ouro de lei de noventa 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 destas moedas na data do julgamento.

Artigo XII

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

2. Alínea 1 do presente artigo não se aplica às clausulas referentes à perda ou dano resultante da natureza ou defeito próprio das mercadorias transportadas.

Artigo XIII

No artigo 25º da Convenção as alíneas 1 e 2 são suprimidas e substituídas pelas 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 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 25º da Convenção insere-se o artigo seguinte:

Artgo 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 22º.

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 26º 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 mencionadas 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 34º da Convenção é suprimido e substituído pela seguinte disposição:

As disposições dos artigos 3º a 9º, 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 40º da Convenção insere-se o artigo seguinte:

Artigo 40 A

1. no artigo 37º, 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 1º 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 permanecerá 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 posição do trigésimo instrumento

da ratificação. Para cada um dos Estados que o ratificarem depois desta data, entrará em vigor noventa dias após ter sido entregue o seu 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 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 a Convenção por qualquer delas, em virtude do artigo 39º, 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 ou 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 território 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 apresentadas 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 efectuada pelas suas autoridades militares a bordo das aeronaves matriculadas no mencionado Estado e cuja total capacidade tenha sido reservada por essas autoridades e 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 presente Protocolo 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 da data em que a mesma da recebida; e
- f) A recepção de qualquer notificação feita em virtude do artigo XXVI e 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 membros da organização da Aviação Civil Internacional ou da Organização das Nações Unidas, bem assim como à Organização Civil Internacional.