

# CONVENÇÃO DE VARSÓVIA

CONVENÇÃO PARA A UNIFICAÇÃO DE CERTAS REGRAS RELATIVAS AO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL (assinada em Varsóvia em 12 de Outubro de 1929, modificada pelo Protocolo de Haia, assinado em Haia em 28 de Setembro de 1955 e alterada pelo Protocolo N.º 4 de Montreal de 1975.

(Dec. Lei n.º 26.706, de 20/6/36, Dec. Lei n.º 45 069, de 12/6/63 e Decreto n.º 96/81, de 24 de Julho)

*O texto a seguir transcrito já integra as alterações (em itálico) introduzidas pelo Protocolo n.º 4, em vigor na ordem jurídica internacional desde 14/06/1998 e aplicável apenas entre os países (origem/destino) que o tenham ratificado.*

*O Protocolo está, actualmente – Janeiro de 2001 – ratificado por 60 países entre os quais Portugal.  
(Lista completa no final)*

## CAPÍTULO I

### Objecto – Definições

#### ARTIGO 1.º

1. A presente Convenção aplica-se a qualquer transporte internacional de pessoas, bagagens ou mercadorias, efectuado por aeronave mediante remuneração. Aplica-se igualmente aos transportes gratuitos efectuados por aeronave por uma empresa de transportes aéreos.
2. 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 previu uma escala no território de um ou de 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 do outro Estado não será considerado transporte internacional para os efeitos da presente Convenção.
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 ou de uma série de contratos e não perde o seu carácter internacional pelo facto de que um só contrato ou uma série de contratos devam executar-se integralmente no território do mesmo Estado.

## ARTIGO 2º

1. A Convenção aplica-se aos transportes efectuados pelo Estado ou outras pessoas jurídicas de direito público, nas condições previstas no artigo 1º.
2. *No transporte de remessas postais, o transportador não é responsável senão perante a administração postal competente, de acordo com as normas aplicáveis às relações entre os transportadores e as administrações postais.*
3. *Ressalvado o disposto no n.º 2 do presente artigo, as disposições da presente Convenção não se aplicarão ao transporte de remessas postais.*

## CAPÍTULO II

### **Títulos de Transporte**

#### SECÇÃO I

### **Bilhete de Passagem**

## ARTIGO 3º

1. No transporte de passageiros deverá entregar-se um bilhete de passagem que contenha:
  - a) A indicação dos pontos de partida e de destino;
  - b) Se os pontos de partida e de destino estão situados no território de uma Alta Parte Contratante e se foram previstas uma ou mais escalas no território de um outro Estado, deverá indicar-se uma dessas escalas;
  - c) Um aviso indicando que, se os passageiros realizam uma viagem cujo ponto final de destino ou uma escala se encontram 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 no caso de perda ou de deterioração das bagagens.
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 se, com o consentimento da entidade transportadora, o passageiro embarca sem que lhe tenha sido entregue um bilhete de passagem ou se este bilhete não inclui o aviso exigido na alínea 1 c) do presente artigo, a entidade transportadora não terá o direito de fazer valer as disposições do artigo 22º.

## SECÇÃO II

### **Boletim de bagagens**

#### ARTIGO 4º

1. No transporte de bagagens registadas deverá entregar-se um boletim de bagagem que, se não for emitido juntamente com um bilhete de passagem que satisfaça os requisitos do artigo 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 Contratada 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 um 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 transportadora em casos de perda ou de deterioração das bagagens.
  
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 perda do boletim não afecta nem a existência, nem a validade do contrato de transporte, que continuará sujeito às normas da presente Convenção. Contudo, se a entidade transportadora aceita guardar as bagagens sem que tenha sido entregue um boletim de bagagem, ou se este, no caso de não ser emitido em conjunto com um bilhete de passagem que satisfaça os requisitos do artigo 3º., alínea 1 c), ou não esteja incorporado nesse bilhete não comporte o aviso exigido na alínea 1, a referida entidade transportadora não terá o direito de fazer as disposições do artigo 22º., parágrafo 2.

## SECÇÃO III

### **Documentação relativa às mercadorias**

#### ARTIGO 5º

1. *Para o transporte de mercadorias será emitida uma carta de porte aéreo.*
2. *O emprego de qualquer outro meio donde conste a informação relativa ao transporte a executar poderá, com o consentimento do expedidor, substituir a emissão da carta de porte aérea. Se esses outros meios forem utilizados, o transportador, se o expedidor o solicitar, entregará a este um recibo da mercadoria que permita a identificação do embarque e o acesso à informação contida no registo conservado por esses outros meios.*
3. *A impossibilidade de utilizar, nos pontos de trânsito e de destino, outros meios que permitam verificar as informações relativas ao transporte, mencionados no n.º 2 do presente artigo, não dará ao transportador o direito de recusar a aceitação das mercadorias que devam ser transportadas.*

#### ARTIGO 6º

- 1 – A carta de porte aéreo é passada pelo expedidor em três exemplares originais.
- 2 – O primeiro exemplar levará a indicação “para o transportador” e é assinado pelo expedidor. O segundo exemplar levará a indicação “para o destinatário” e é assinado pelo expedidor e pelo transportador. O terceiro exemplar é assinado pelo transportador e por ele entregue ao expedidor após a aceitação da mercadoria.
- 3 – A assinatura do transportador e a do expedidor podem ser impressas ou substituídas por um carimbo.
- 4 – Se a pedido do expedidor, o transportador passa a carta de porte aéreo, é considerado, até prova em contrário, como agindo por conta do expedidor.

#### ARTIGO 7º

*Quando há mais de um volume:*

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

#### ARTIGO 8º

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

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

#### ARTIGO 9º

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

#### ARTIGO 10º

- 1 – O expedidor é responsável pela exactidão das indicações e declarações relativas à mercadoria inscritas por ele ou em seu nome na carta de porte aéreo, assim como por aquelas que são fornecidas e feitas por ele ou em seu nome ao transportador para que sejam inscritas no recibo da mercadoria ou para que se incluam no registo conservado por outros meios previstos no n.º 2 do artigo 5º.
- 2 – O expedidor assume a responsabilidade por qualquer prejuízo sofrido pelo transportador ou por qualquer outra pessoa em relação à qual o transportador seja responsável, em consequência das indicações e declarações irregulares, inexactas ou incompletas feitas por ele ou em seu nome.
- 3 – Sob reserva das disposições dos n.ºs 1 e 2 do presente artigo, o transportador assume a responsabilidade por qualquer prejuízo sofrido pelo expedidor ou por qualquer outra pessoa em relação à qual o expedidor seja responsável, em consequência das indicações e declarações irregulares, inexactas ou incompletas inscritas por ele ou em seu nome no recibo da mercadoria ou no registo conservado por outros meios previstos no n.º 2 do artigo 5º.

#### ARTIGO 11º

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

#### ARTIGO 12º

- 1 – *O expedidor tem o direito, com a condição de executar todas as obrigações resultantes do contrato de transporte, de dispor da mercadoria, já retirando-a no aeródromo de partida ou de destino, já retendo-a durante a viagem por ocasião de uma aterragem, já fazendo-a entregar no lugar de destino ou durante a viagem a pessoa diferente do destinatário inicialmente designado, já pedindo o seu retorno ao aeródromo de partida, desde que o exercício desse direito não traga prejuízo nem ao transportador nem aos outros expedidores e com obrigação de reembolsar as despesas daí resultantes.*
- 2 – *No caso de ser impossível a execução das ordens do expedidor, o transportador deve imediatamente avisá-lo.*
- 3 – *Se o transportador se conforma com as ordens de disposição do expedidor, sem exigir a produção do exemplar da carta de porte aéreo ou do recibo da mercadoria entregue a este, será responsável, salvo o seu recurso contra o expedidor, pelo prejuízo que este facto pode causar àquele que regularmente se encontra de posse da carta de porte aéreo ou do recibo da mercadoria.*
- 4 – *O direito do expedidor cessa no momento em que começa o do destinatário, conforme o artigo 13º. Se, todavia, o destinatário recusa a mercadoria, ou não pode ser alcançada, o expedidor readquire o seu direito de disposição.*

#### ARTIGO 13º

- 1 – *Salvo se o expedidor tiver exercido o seu direito nos termos do artigo 12º, o destinatário tem o direito, desde a chegada da mercadoria ao ponto de destino, de pedir ao transportador que lhe entregue a mercadoria mediante o pagamento do montante dos créditos e mediante a execução das condições de transporte.*
- 2 – *Salvo estipulação em contrário, o transportador deve avisar o destinatário logo que a mercadoria chegue.*
- 3 – *Se a perda da mercadoria é reconhecida pelo transportador ou se, expirado o prazo de sete dias depois da data em que deveria chegar, a mercadoria não chegou, fica o destinatário autorizado a fazer valer contra o transportador os direitos resultantes do contrato de transporte.*

#### ARTIGO 14º

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

#### ARTIGO 15º

1. *Os artigos 12º, 13º e 14º, não afectam nem as relações do expedidor e do destinatário entre si, nem as relações de terceiros cujos direitos provêm já do transportador, já do destinatário.*
- 2 – *Todas as cláusulas derogando as estipulações dos artigos 12º, 13º e 14º devem ser inscritas na carta de porte aéreo ou no recibo da mercadoria.*

#### ARTIGO 16º

- 1 – *O expedidor é obrigado a fornecer as informações e a juntar os documentos que, antes da entrega da mercadoria ao destinatário, sejam necessários ao cumprimento das formalidades aduaneiras, administrativas ou policiais. O expedidor é responsável para com o transportador por todos os prejuízos que possam resultar da ausência, insuficiência ou irregularidade dessas informações e documentos, salvo em caso de culpa por parte do transportador ou dos seus propositos.*
- 2 – *O transportador não está obrigado a verificar a exactidão ou suficiência dessas informações e documentos.*

### CAPÍTULO III

#### **Responsabilidades do transportador**

#### ARTIGO 17º

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

#### ARTIGO 18º

- 1 – *O transportador é responsável pelo dano proveniente da destruição, perda ou avaria de bagagens registadas quando o evento que causou o prejuízo se produziu durante o transporte aéreo.*
- 2 – *O transportador é responsável pelo dano proveniente da destruição, perda ou avaria de mercadorias quando o evento que causou o prejuízo se produziu durante o transporte aéreo.*
- 3 – *Todavia, o transportador não será responsável se provar que a destruição, perda ou avaria da mercadoria se deve exclusivamente a um ou mais dos seguintes factos:*
  - a) *Natureza ou vício próprio da mercadoria;*
  - b) *Embalagem defeituosa da mercadoria por uma pessoa diferente do transportador ou dos seus propositos;*
  - c) *Acto de guerra ou conflito armado;*
  - d) *Acto de autoridade pública executado em conexão com a entrada, saída ou trânsito da mercadoria.*

- 4 – *O transporte aéreo, para os efeitos das alíneas anteriores, compreende o período durante o qual as bagagens ou mercadorias se encontram à guarda do transportador, quer num aeródromo, quer a bordo de uma aeronave, quer em qualquer outro lugar, em caso de aterragem fora de um aeródromo.*
- 5 – *O período de transporte aéreo não compreende nenhum transporte terrestre, marítimo ou fluvial efectuado fora de um aeródromo. Todavia, quando um tal transporte é efectuado em execução do contrato de transporte aéreo para efeito de carregamento, entrega ou transbordo, presume-se, salvo prova em contrário, que qualquer dano resulta de um facto sobrevindo durante o transporte aéreo.*

#### ARTIGO 19º

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

#### ARTIGO 20º

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

#### ARTIGO 21º

- 1 – *No transporte de passageiros e de bagagens, se o transportador fizer a prova de que foi culpa da pessoa lesada que causou o dano ou para ele contribuiu, o tribunal poderá, de harmonia com as disposições da sua própria lei, afastar ou atenuar a responsabilidade do transportador.*
- 2 – *No transporte de mercadorias, o transportador é exonerado, no todo ou em parte, da sua responsabilidade se fizer a prova de que foi a culpa da pessoa que reclama a indemnização ou da pessoa de quem ela faz derivar os seus direitos que causou o dano ou para ele contribuiu.*

#### ARTIGO 22º

- 1 – No transporte de pessoas a responsabilidade da entidade transportadora relativa a cada passageiro é limitada à quantia de duzentos e cinquenta mil francos. No caso em que, segundo a lei do tribunal que se ocupa do assunto, a indemnização pode ser fixada em forma de pagamentos periódicos, o capital desses pagamento não pode ultrapassar esse limite. Contudo, por acordo especial com a entidade transportadora, o passageiro poderá fixar um limite de responsabilidade mais elevado.
- 2 –
  - a) No transporte de bagagens registadas, a responsabilidade da entidade transportadora não poderá exceder duzentos e cinquenta francos por quilo, salvo se houver declaração especial do valor, feita pelo expedidor no momento da entrega do volume à entidade transportadora e mediante o pagamento de uma taxa suplementar, caso seja necessário. Neste caso a entidade transportadora será obrigada a pagar até ao montante da soma declarada, a menos que se prove que esta é superior ao valor real no momento da entrega;

- b) *No transporte de mercadorias, a responsabilidade do transportador está limitada à quantia de 17 direitos especiais de saque por quilograma, salvo declaração especial de interesse na entrega no destino feito pelo expedidor no momento de confiar o volume ao transportador e mediante o pagamento de uma taxa suplementar eventual. Nesse caso, será o transportador obrigado a pagar até ao limite da quantia declarada, salvo se provar que ela é superior ao interesse real do expedidor na entrega.*
- c) 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 das partes das bagagens registadas ou das mercadorias ou de um objecto aí contido afecta o valor de outros volumes compreendidos no mesmo boletim da 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 à sua guarda, a responsabilidade da entidade transportadora não excede cinco mil francos por passageiro.
- 4 – Os limites fixados pelo presente artigo não têm por efeito tirar ao tribunal a faculdade de conceder além disso, conforme as suas próprias leis, uma quantia correspondente à totalidade ou a uma parte dos custos e outras despesas do processo em que incorre o requerente. A disposição precedente não se aplica quando o montante de indemnização concedida, à exclusão dos custos e outras despesas do processo, não ultrapassa a soma que a entidade transportadora ofereceu por escrito ao requerente num prazo de seis meses a contar do facto que causou os danos ou antes da instauração do processo, se esta for posterior a este prazo.
- 5 – As quantias indicadas em francos no presente artigo são consideradas como referentes a uma unidade monetária constituída por sessenta e cinco miligramas e meio de ouro de lei de 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 efectuar-se-á, em caso de processo judicial, de acordo com o valor-ouro dessas moedas na data do julgamento.
- 6 – *As quantias indicadas em direitos especiais de saque são consideradas em relação ao direito especial de saque tal como é definido pelo Fundo Monetário Internacional. A conversão dessas quantias em moedas nacionais efectuar-se-á, em caso de instância judicial, segundo o valor dessas moedas expresso em direitos especiais de saque à data da sentença.*

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

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

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

#### ARTIGO 23º

- 1 – Toda a cláusula tendente a exonerar o transportador da sua responsabilidade ou estabelecer um limite inferior ao que está fixado na presente Convenção é nula e de nenhum efeito, mas a nulidade dessa cláusula não envolve a nulidade do contrato, que continua sujeito às disposições da presente Convenção.
- 2 – A alínea 1 do presente artigo não se aplica às cláusulas referentes à perda ou dano resultante da natureza ou de defeito próprio das mercadorias transportadas.

#### ARTIGO 24º

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

#### ARTIGO 25º

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

#### ARTIGO 25º-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 – *No transporte de passageiros e de bagagens, as disposições dos nºs 1 e 2 do presente artigo não se aplicam se se provar que o dano resulta de um acto ou omissão do proposto, seja com a intenção de provocar o dano, seja temerariamente e com consciência de que o dano resultaria provavelmente desse acto ou omissão.*

#### ARTIGO 26º

- 1 – O recebimento das bagagens e mercadorias pelo destinatário sem protesto constituirá presunção, salvo em contrário, de que as mercadorias foram entregues em bom estado e de harmonia com o título de transporte.
- 2 – Em caso de deterioração, o destinatário deve apresentar à entidade transportadora uma reclamação, logo após a descoberta da mencionada deterioração ou, o mais tardar, num prazo de sete dias para as bagagens e de catorze dias para as mercadorias, a contar da data da sua entrega. Em caso de atraso, a reclamação deverá ser feita o mais tardar, vinte e um dias depois do dia em que a bagagem ou a mercadoria terão sido entregues ao destinatário.
- 3 – Todo o protesto deve ser feito por reserva no título de transporte ou por outro escrito expedido no prazo previsto para esse protesto.
- 4 – Na falta de protesto dentro dos prazos previstos, todas as acções contra o transportador são irrecebíveis, salvo o caso de fraude por parte deste.

#### ARTIGO 27º

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

#### ARTIGO 28º

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

## ARTIGO 29º

- 1 – A acção de responsabilidade deve ser intentada, sob pena de prescrição, no prazo de dois anos a contar da chegada ao destino ou no dia em que a aeronave deveria Ter chegado ou da interrupção do transporte.
- 2 – A forma de contagem do prazo é determinada pela lei do tribunal competente.

## ARTIGO 30º

- 1 – Nos casos de transporte regulados pela definição da alínea 3) do artigo 1º., a executar por diversos transportadores sucessivos, cada transportador que aceita viajantes, bagagens ou mercadorias fica sujeito às regras estabelecidas por esta Convenção e é considerado uma das partes contratantes do contrato de transporte, no que esse contrato se refira à parte do transporte efectuado sob a sua fiscalização.
- 2 – No caso de um tal transporte, o viajante ou os seus representantes não poderão recorrer senão contra o transportador que efectuou o transporte no decurso do qual se produziu o acidente ou o atraso, salvo o caso de o primeiro transportador, por expressa estipulação ter assumido a responsabilidade por toda a viagem.
- 3 – Se se trata de bagagens ou de mercadorias, o expedidor terá recurso contra o primeiro transportador e o destinatário que tem direito à entrega contra o último e, um e outro poderão, além disso, actuar contra o transportador que efectuou o transporte no decurso do qual se produziram a destruição, perda, avaria ou atraso. Esses transportadores serão solidariamente responsáveis para com o expedidor e o destinatário.

## ARTIGO 30º-A

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

## CAPÍTULO IV

### **Disposições relativas aos transportes combinados**

## ARTIGO 31º

- 1 – No caso de transportes combinados efectuados parte por via aérea e parte por qualquer outro meio de transporte, as estipulações da presente Convenção não se aplicam senão ao transporte aéreo e desde que este obedeça às condições do artigo 1º.
- 2 – Nada na presente Convenção impede as partes, no caso de transportes combinados, de inserir no título de transporte aéreo condições relativas a outros meios de transporte, contando que as estipulações da presente Convenção sejam respeitadas no que diz respeito ao transporte por via aérea.

## CAPÍTULO V

### Disposições gerais e finais

#### ARTIGO 32º

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

#### ARTIGO 33º

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

#### ARTIGO 34º

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

#### ARTIGO 35º

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

#### ARTIGO 36º

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

#### ARTIGO 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. Posteriormente entrará em vigor entre as Altas Partes Contratantes que a tiverem ratificado e a Alta Parte Contratante que depositar o seu instrumento de ratificação no nonagésimo dia após o seu depósito.

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

#### ARTIGO 38º

- 1 – A presente Convenção, depois da sua entrada em vigor, ficará aberta à adesão de todos os Estados.
- 2 – A adesão será efectuada por notificação dirigida ao Governo da República Polaca, que dela dará conhecimento ao Governo de cada uma das Altas Partes Contratantes.
- 3 – A adesão produzirá os seus efeitos a partir do nonagésimo dia seguinte ao da notificação feita ao Governo da República da Polónia.

#### ARTIGO 39º

- 1 – Cada uma das Altas Partes Contratantes poderá denunciar a presente Convenção por notificação feita ao governo da República da Polónia que dela dará imediato conhecimento ao Governo de cada uma das Altas Partes Contratantes.
- 2 – A denúncia produzirá os seus efeitos seis meses após a notificação da denúncia e somente em relação à parte que a ela tenha procedido.

#### ARTIGO 40º

- 1 – As Altas Partes Contratantes poderão, no momento da assinatura, do depósito das ratificações ou da sua adesão, declarar que a aceitação que dão à presente Convenção não se aplica a todas ou a parte das suas colónias, protectorados, territórios sob mandato ou a qualquer outro território submetido à sua soberania ou autoridade ou a qualquer outro território sob suserania.
- 2 – Poderão por consequência, aderir posteriormente em separado em nome de todos ou de parte das suas colónias, protectorados, territórios sob mandato, ou qualquer outro território submetido à sua soberania ou autoridade, ou qualquer outro território sob suserania excluídos assim da sua declaração inicial.
- 3 – Poderão também, conformando-se com as suas disposições, denunciar a presente Convenção separadamente ou por todos ou por parte das suas colónias, protectorados, territórios sob mandato, ou qualquer outro território submetido à sua soberania ou autoridade, ou qualquer outro território sob suserania.

#### ARTIGO 40º-A

- 1 – No artigo 37º, alínea 2, e no artigo 40º, 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.

## 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-à para esse fim ao Governo da República Francesa que tomará as medidas necessárias para preparar essa Convenção.

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

---

---

---

### LISTA DOS PAÍSES À DATA DE JANEIRO DE 2002

#### QUE RATIFICARAM O PROTOCOLO N.º 4 DE MONTREAL

Argentina	Australia	Azerbaijan	Bahrain
Barbados	Belgium	Bosnia e Herzegovina	Brazil
Canada	Chile	Colombia	Croatia
Cyprus	D.R.Congo	Denmark	Ecuador
Egypt	Estonia	Ethiopia	F.R. Yugoslavia
Finland	France	Ghana	Greece
Guatemala	Guinea	Honduras	Hungary
Ireland	Israel	Italy	Japan
Jordan	Kenya	Kuwait	Lebanon
Mauritius	Morocco	Nauru	New Zeland
Netherlands	Niger	Norway	Oman
Portugal	Qatar	Senegal	Singapore
Slovenia	Spain	Sweden	Switzerland
R.Macedonia	Togo	Turkey	United Arab Emirates
United Kingdom	United States	Uzbekistan	Venezuela