



DIÁRIO DA REPÚBLICA

PREÇO DESTE NÚMERO — 72\$00

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e a assinaturas do «Diário da República» e do «Diário da Assembleia da República», deve ser dirigida à Administração da Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5 — 1092 Lisboa Codex

Assinaturas	Anual		Semestral	
	Assinatura	Correio	Assinatura	Correio
Completa	4 000\$00	1 350\$00	2 240\$00	675\$00
1.ª série	1 600\$00	800\$00	900\$00	400\$00
2.ª série	1 600\$00	800\$00	900\$00	400\$00
3.ª série	1 600\$00	800\$00	900\$00	400\$00
Duas séries diferentes..	3 000\$00	1 000\$00	1 740\$00	500\$00
Apêndices	1 150\$00	150\$00	—	—

O preço dos anúncios é de 30\$ a linha, dependendo a sua publicação do pagamento antecipado, a efectuar na Imprensa Nacional-Casa da Moeda, quando se trate de entidade particular.

IMPRENSA NACIONAL-CASA DA MOEDA

AVISO

Por ordem superior e para constar, comunica-se que não serão aceites quaisquer originais destinados ao «Diário da República» desde que não tragam aposta a competente ordem de publicação, assinada e autenticada com selo branco.

CONSELHO DA REVOLUÇÃO

Resolução n.º 163/81

Nos termos da alínea a) do artigo 146.º e do n.º 4 do artigo 277.º da Constituição, o Conselho da Revolução, precedendo parecer da Comissão Constitucional, pronuncia-se, para os efeitos dos n.ºs 1 e 3 do artigo 278.º da Constituição, pela inconstitucionalidade do Decreto da Assembleia da República n.º 20/II, de 23 de Junho de 1981, que altera a redacção dos artigos 3.º, 4.º, 5.º e 8.º da Lei n.º 46/77, de 8 de Julho, que «veda a empresas privadas e outras entidades da mesma natureza a actividade económica em determinados sectores», por violação do disposto no artigo 85.º, n.º 2, da Constituição.

Aprovada em Conselho da Revolução em 17 de Julho de 1981.

O Presidente do Conselho da Revolução, *António Ramalho Eanes*.

SUMÁRIO

Conselho da Revolução:

Resolução n.º 163/81:

Pronuncia-se pela inconstitucionalidade do Decreto da Assembleia da República n.º 20/II, de 23 de Junho de 1981.

Ministério dos Negócios Estrangeiros.

Decreto n.º 96/81:

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

Decreto n.º 97/81:

Aprova a Convenção Relativa à Justaposição de Controlos e ao Tráfego Fronteiriço entre Portugal e Espanha.

Ministérios da Agricultura e Pescas e do Comércio e Turismo:

Portaria n.º 642/81:

Define os tipos de bacalhau salgado seco — Revoga as Portarias n.ºs 2790, 144-D/75, 599/76 e 1020/80, respectivamente de 22 de Junho de 1967, de 3 de Março, de 12 de Outubro e de 28 de Novembro (regime de comercialização do bacalhau e espécies afins).

Ministério do Comércio e Turismo:

Portaria n.º 643/81:

Sujeita ao regime de preços contratados a venda, pelos produtores, de bacalhau salgado seco e espécies afins.

Ministério da Qualidade de Vida:

Declaração:

De terem sido autorizadas transferências de verbas no orçamento do Ministério.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Decreto n.º 96/81

de 24 de Julho

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

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

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 21 de Maio de 1981. — *Francisco José Pereira Pinto Balasão*.

Assinado em 14 de Julho de 1981.

Publique-se.

O Presidente da República, *ANTÓNIO RAMALHO EANES*.

PROTOCOLE ADDITIONNEL N° 1 PORTANT MODIFICATION DE LA CONVENTION POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES RELATIVES AU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL, SIGNÉE À VARSOVIE LE 12 OCTOBRE 1929.

Les Gouvernements soussignés:

Considérant qu'il est souhaitable d'amender la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929;

sont convenus de ce qui suit:

CHAPITRE PREMIER

Amendements à la Convention

ARTICLE PREMIER

La Convention que les dispositions du présent chapitre modifient est la Convention de Varsovie de 1929.

ARTICLE II

L'article 22 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

ARTICLE 22

1 — Dans le transport de personnes, la responsabilité du transporteur envers chaque voyageur est limitée à la somme de 8300 droits de tirage spéciaux. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois, par une convention spéciale avec le transporteur, le voyageur pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

2 — Dans le transport de bagages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 17 droits de tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

3 — En ce qui concerne les objets dont le voyageur conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à 332 droits de tirage spéciaux par voyageur.

4 — Les sommes indiquées en droits de tirage spéciaux dans le présent article sont considérées comme se rapportant au droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur de ces monnaies en droit de tirage spécial à la date du jugement. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Partie Contractante qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date

du jugement pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Partie Contractante qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cette Haute Partie Contractante.

Toutefois, les États qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions des alinéas 1, 2 et 3 de l'article 22 peuvent au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de 125 000 unités monétaires par passager en ce qui concerne l'alinéa 1 de l'article 22; 250 unités monétaires par kilogramme en ce qui concerne l'alinéa 2 de l'article 22; 5000 unités monétaires par passager en ce qui concerne l'alinéa 3 de l'article 22. Cette unité monétaire correspond à 65,5 mg d'or au titre de $\frac{900}{1000}$ de fin. Ces sommes peuvent être converties dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de cette somme en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'État en cause.

CHAPITRE II

Champ d'application de la Convention amendée

ARTICLE III

La Convention amendée par le présent Protocole s'applique au transport international défini à l'article premier de la Convention lorsque les points de départ et de destination sont situés soit sur le territoire de deux États parties au présent Protocole, soit sur le territoire d'un seul État partie au présent Protocole si une escale est prévue sur le territoire d'un autre État.

CHAPITRE III

Dispositions protocolaires

ARTICLE IV

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention et le Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument et seront dénommés Convention de Varsovie amendée par le Protocole additionnel n° 1 de Montréal de 1975.

ARTICLE V

Jusqu'à sa date d'entrée en vigueur conformément aux dispositions de l'article VII, le présent Protocole restera ouvert à la signature de tous les États.

ARTICLE VI

1 — Le présent Protocole sera soumis à la ratification des États signataires.

2 — La ratification du présent Protocole par un État qui n'est pas partie à la Convention emporte

adhésion à la Convention amendée par le présent Protocole.

3 — Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne.

ARTICLE VII

1 — Lorsque le présent Protocole aura réuni les ratifications de trente États signataires, il entrera en vigueur entre ces États le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification. A l'égard de chaque État qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2 — Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par le Gouvernement de la République populaire de Pologne.

ARTICLE VIII

1 — Après son entrée en vigueur, le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout État non signataire.

2 — L'adhésion au présent Protocole par un État qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention amendée par le présent Protocole.

3 — L'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne et produira ses effets le quatre-vingt-dixième jour après ce dépôt.

ARTICLE IX

1 — Toute partie au présent Protocole pourra le dénoncer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne.

2 — La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception par le Gouvernement de la République populaire de Pologne de la notification de dénonciation.

3 — Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention par l'une d'elles en vertu de l'article 39 ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la Convention amendée par le présent Protocole.

ARTICLE X

Il ne sera admis aucune réserve au présent Protocole.

ARTICLE XI

Le Gouvernement de la République populaire de Pologne informera rapidement tous les États parties à la Convention de Varsovie ou à ladite Convention telle qu'amendée, tous les États qui signeront le présent Protocole ou y adhéreront, ainsi que l'Organisation de l'Aviation civile internationale, de la date de chaque signature, de la date du dépôt de chaque instrument de ratification ou d'adhésion, de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ainsi que de tous autres renseignements utiles.

ARTICLE XII

Entre les Parties au présent Protocole qui sont également Parties à la Convention complémentaire à la Convention de Varsovie pour l'unification de

certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (ci-après dénommée Convention de Guadalajara), toute référence à la Convention de Varsovie contenue dans la Convention de Guadalajara s'applique à la Convention de Varsovie amendée par le Protocole additionnel n° 1 de Montréal de 1975, dans les cas où le transport effectué en vertu du contrat mentionné au paragraphe b) de l'article premier de la Convention de Guadalajara est régi par le présent Protocole.

ARTICLE XIII

Le présent Protocole restera ouvert à la signature au siège de l'Organisation de l'Aviation civile internationale jusqu'au 1^{er} janvier 1976, puis, jusqu'à son entrée en vigueur en vertu de l'article VII, au Ministère des Affaires étrangères du Gouvernement de la République populaire de Pologne. L'Organisation de l'Aviation civile internationale informera rapidement le Gouvernement de la République populaire de Pologne de toute signature et de la date de celle-ci pendant la période au cours de laquelle le Protocole sera ouvert à la signature au siège de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

Fait à Montréal le vingt-cinquième jour du mois de septembre de l'année 1975, en quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 avait été rédigée, fera foi.

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

Os Governos signatários:

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

acordam o seguinte:

CAPÍTULO I

Modificações à Convenção

ARTIGO I

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

ARTIGO II

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

ARTIGO 22.º

1 — No transporte de pessoas, a responsabilidade do transportador em relação a cada passa-

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

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

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

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

Todavia, os Estados que não sejam membros do Fundo Monetário Internacional e cuja lei não permite aplicar as disposições das alíneas 1, 2 e 3 do artigo 22.º podem declarar, no momento da ratificação ou da adesão ou posteriormente, que o limite de responsabilidade do transportador nas acções judiciais propostas no seu território é fixado na quantia de 125 000 unidades monetárias por passageiro, no que respeita à alínea 1 do artigo 22.º; 250 unidades monetárias por quilograma, no que respeita à alínea 2 do artigo 22.º; 5000 unidades monetárias por passageiro, no que respeita à alínea 3 do artigo 22.º Esta unidade monetária corresponde a 65,5 mg de ouro ao título de $\frac{900}{1000}$ de ouro fino. Estas quantias podem ser convertidas em cada moeda nacional em números redondos. A conversão desta quantia em moeda nacional efectuar-se-á de acordo com a lei do Estado interessado.

CAPÍTULO II

Âmbito de aplicação da Convenção modificada

ARTIGO III

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

CAPÍTULO III

Disposições finais

ARTIGO IV

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

ARTIGO V

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

ARTIGO VI

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

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

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

ARTIGO VII

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

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

ARTIGO VIII

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

2 — A adesão ao presente Protocolo por um Estado que não seja Parte da Convenção terá o efeito

de adesão à Convenção modificada pelo presente Protocolo.

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

ARTIGO IX

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

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

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

ARTIGO X

Não será admitida qualquer reserva ao presente Protocolo.

ARTIGO XI

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

ARTIGO XII

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

ARTIGO XIII

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

quer assinatura e da sua data durante o período em que o Protocolo se encontre aberto à assinatura na sede da Organização da Aviação Civil Internacional.

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

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

PROTOCOLE ADDITIONNEL N.º 2 PORTANT MODIFICATION DE LA CONVENTION POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES RELATIVES AU TRANSPORT AERIEN INTERNATIONAL, SIGNÉE A VARSOVIE LE 12 OCTOBRE 1929, AMENDÉE PAR LE PROTOCOLE FAIT A LA HAYE LE 28 SEPTEMBRE 1955.

Les Gouvernements soussignés:

Considérant qu'il est souhaitable d'amender la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955;

sont convenus de ce qui suit:

CHAPITRE PREMIER

Amendements à la Convention

ARTICLE PREMIER

La Convention que les dispositions du présent chapitre modifient est la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955.

ARTICLE II

L'article 22 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

ARTICLE 22

1 — Dans le transport de personnes, la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est limitée à la somme de 16 600 droits de tirage spéciaux. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois, par une convention spéciale avec le transporteur, le passager pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

2 — a) Dans le transport de bagages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 17 droits de tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

b) En cas de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises ou d'un objet qui y est contenu affecte la valeur d'autres colis couverts par le même bulletin de bagages ou la même lettre de transport aérien, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

3 — En ce qui concerne les objets dont le passager conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à 332 droits de tirage spéciaux par passager.

4 — Les limites fixées par le présent article n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à sa loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais du procès exposés par le demandeur. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.

5 — Les sommes indiquées en droits de tirage spéciaux dans le présent article sont considérées comme se rapportant au droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur de ces monnaies en droit de tirage spécial à la date du jugement. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Partie Contractante qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international, à la date du jugement, pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Partie Contractante qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cette Haute Partie Contractante.

Toutefois, les États qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions des alinéas 1, 2, a), et 3 de l'article 22 peuvent, au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de 250 000 unités monétaires par passager en ce qui concerne l'alinéa 1 de l'article 22, 250 unités monétaires par kilogramme en ce qui concerne l'alinéa 2, a), de l'article 22 et 5000 unités monétaires par passager en ce qui concerne l'alinéa 3 de l'article 22. Cette unité monétaire correspond à 65,5 mg d'or au titre de $\frac{900}{1000}$ de fin. Ces sommes peuvent être converties dans la monnaie nationale concernée en

chiffres ronds. La conversion de cette somme en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'État en cause.

CHAPITRE II

Champ d'application de la Convention amendée

ARTICLE III

La Convention amendée à La Haye en 1955 et par le présent Protocole s'applique au transport international défini à l'article premier de la Convention lorsque les points de départ et de destination sont situés soit sur le territoire de deux États parties au présent Protocole, soit sur le territoire d'un seul État partie au présent Protocole si une escale est prévue sur le territoire d'un autre État.

CHAPITRE III

Dispositions protocolaires

ARTICLE IV

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et le présent Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument et seront dénommés Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole additionnel n° 2 de Montréal de 1975.

ARTICLE V

Jusqu'à sa date d'entrée en vigueur conformément aux dispositions de l'article VII, le présent Protocole restera ouvert à la signature de tous les États.

ARTICLE VI

1 — Le présent Protocole sera soumis à la ratification des États signataires.

2 — La ratification du présent Protocole par un État qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 emporte adhésion à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole additionnel n° 2 de Montréal de 1975.

3 — Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne.

ARTICLE VII

1 — Lorsque le présent Protocole aura réuni les ratifications de trente États signataires, il entrera en vigueur entre ces États le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification. À l'égard de chaque État qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2 — Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par le Gouvernement de la République populaire de Pologne.

ARTICLE VIII

1 — Après son entrée en vigueur, le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout État non signataire.

2 — L'adhésion au présent Protocole par un État qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un État que n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 emporte adhésion à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole additionnel n° 2 de Montréal de 1975.

3 — Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne et produiront leurs effets le quatre-vingt-dixième jour après la date de leur dépôt.

ARTICLE IX

1 — Toute Partie au présent Protocole pourra le dénoncer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne.

2 — La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception par le Gouvernement de la République populaire de Pologne de la notification de la dénonciation.

3 — Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention de Varsovie par l'une d'elles, en vertu de l'article 39 de ladite Convention, ou du Protocole de La Haye, en vertu de l'article xxiv dudit Protocole, ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole additionnel n° 2 de Montréal de 1975.

ARTICLE X

Il ne sera admis aucune réserve au présent Protocole. Toutefois, tout État pourra à tout moment déclarer, par notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne, que la Convention, amendée par le présent Protocole, ne s'appliquera pas au transport de personnes, de marchandises et de bagages effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ledit État et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

ARTICLE XI

Le Gouvernement de la République populaire de Pologne informera rapidement tous les États parties à la Convention de Varsovie ou à ladite Convention telle qu'amendée, tous les États qui signeront le présent Protocole ou y adhéreront, ainsi que l'Organisation de l'Aviation civile internationale, de la date de chaque signature, de la date du dépôt de chaque instrument de ratification ou d'adhésion, de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ainsi que de tous autres renseignements utiles.

ARTICLE XII

Entre les Parties au présent Protocole qui sont également Parties à la Convention complémentaire à la Convention de Varsovie pour l'unification de

certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (ci-après dénommée Convention de Guadalajara), toute référence à la Convention de Varsovie contenue dans la Convention de Guadalajara s'applique à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole additionnel n° 2 de Montréal de 1975 dans les cas où le transport effectué en vertu du contrat mentionné au paragraphe b) de l'article premier de la Convention de Guadalajara est régi par le présent Protocole.

ARTICLE XIII

Le présent Protocole restera ouvert à la signature au siège de l'Organisation de l'Aviation civile internationale jusqu'au 1^{er} janvier 1976, puis, jusqu'à son entrée en vigueur en vertu de l'article VII, au Ministère des Affaires étrangères du Gouvernement de la République populaire de Pologne. L'Organisation de l'Aviation civile internationale informera rapidement le Gouvernement de la République populaire de Pologne de toute signature et de la date de celle-ci pendant la période au cours de laquelle le Protocole sera ouvert à la signature au siège de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

Fait à Montréal le vingt-cinquième jour du mois de septembre de l'année 1975, en quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 avait été rédigée, fera foi.

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

Os Governos signatários:

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

acordam no seguinte:

CAPÍTULO I

Modificações à Convenção

ARTIGO I

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

ARTIGO II

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

ARTIGO 22.º

1 — No transporte de pessoas, a responsabilidade do transportador em relação a cada passageiro está limitada à quantia de 16 600 direitos especiais de saque. No caso de a lei do tribunal que conhecer do pedido permitir que a indemnização seja fixada sob a forma de renda, o capital da renda não pode ultrapassar esse limite. Todavia, por convenção especial com o transportador, poderá o passageiro fixar um limite de responsabilidade mais elevado.

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

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

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

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

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

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

Todavia, os Estados que não sejam membros do Fundo Monetário Internacional e cuja lei não permita as disposições dos n.ºs 1, 2, a), e 3 do artigo 22.º podem declarar, no momento da ratificação ou da adesão ou, posteriormente, que o limite de responsabilidade do transportador, nas acções judiciais propostas no seu território, é fixado na quantia de 250 000 unidades monetárias por passageiro no que respeita ao n.º 1 do artigo 22.º, 250 unidades monetárias por quilograma no que respeita ao n.º 2, a), do artigo 22.º e 5000 unidades monetárias por passageiro no que respeita ao n.º 3 do artigo 22.º Esta unidade monetária corresponde a 65,5 mg de ouro fino de $900/1000$. Estas quantias podem ser convertidas em moeda nacional em números redondos. A conversão desta quantia em moeda nacional efectuar-se-á de acordo com a lei do Estado interessado.

CAPÍTULO II

Âmbito de aplicação da Convenção modificada

ARTIGO III

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

CAPÍTULO III

Disposições finais

ARTIGO IV

Entre as Partes do presente Protocolo, a Convenção de Varsóvia emendada na Haia em 1955 e o presente Protocolo serão considerados e interpretados como um só instrumento e serão denominados Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 e pelo Protocolo Adicional n.º 2 de Montreal de 1975.

ARTIGO V

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

ARTIGO VI

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

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

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

ARTIGO VII

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

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

ARTIGO VIII

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

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

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

ARTIGO IX

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

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

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

ARTIGO X

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

ARTIGO XI

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

ARTIGO XII

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

ARTIGO XIII

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

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

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

PROTOCOLE ADDITIONNEL N° 3 PORTANT MODIFICATION DE LA CONVENTION POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES RELATIVES AU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL, SIGNÉE À VARSOVIE LE 12 OCTOBRE 1929, AMENDÉE PAR LE PROTOCOLE FAIT À LA HAYE LE 28 SEPTEMBRE 1955 ET PAR LE PROTOCOLE FAIT À GUATEMALA LE 8 MARS 1971.

Les Gouvernements soussignés:

Considerant qu'il est souhaitable d'amender la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955 et par le Protocole fait à Guatemala le 8 mars 1971;

sont convenus de ce qui suit:

CHAPITRE PREMIER

Amendements à la Convention

ARTICLE PREMIER

La Convention que les dispositions du présent chapitre modifient est la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971.

ARTICLE II

L'article 22 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

ARTICLE 22

1 -- a) Dans le transport de personnes, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 100 000 droits de tirage spéciaux pour l'ensemble des demandes présentées, à quelque titre que ce soit, en réparation du dommage subi en conséquence de la mort ou de lésions corporelles d'un passager. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser 100 000 droits de tirage spéciaux.

b) En cas de retard dans le transport de personnes, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 4150 droits de tirage spéciaux par passager.

c) Dans le transport de bagages, la responsabilité du transporteur en cas de destruction, perte, avarie ou retard est limitée à la somme de 1000 droits de tirage spéciaux par passager.

2 -- a) Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 17 droits de tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison fait par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

b) En cas de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par la même lettre de transport aérien, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

3 -- a) Les tribunaux des Hautes Parties Contractantes qui n'ont pas la faculté, en vertu de leur propre loi, d'allouer des frais de procès y compris des honoraires d'avocat auront, dans les instances auxquelles la présente Convention s'applique, le pouvoir d'allouer au demandeur, suivant leur appréciation, tout ou partie des frais de procès, y compris les honoraires d'avocat qu'ils jugent raisonnables.

b) Les frais de procès y compris des honoraires d'avocat ne sont accordés, en vertu de l'alinéa a), que si le demandeur a notifié par écrit au transporteur le montant de la somme réclamée, y compris les détails de calcul de cette somme, et si le transporteur n'a pas, dans un délai de six mois à compter de la réception de cette demande, fait par écrit une offre de règlement d'un montant au moins égal à celui des dommages-intérêts alloués par le tribunal à concurrence de la limite applicable. Ce délai est prorogé jusqu'au jour de l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à l'expiration de ce délai.

c) Les frais de procès y compris des honoraires d'avocat ne sont pas pris en considération pour l'application des limites prévues au présent article.

4 -- Les sommes indiquées en droits de tirage spéciaux dans le présent article et à l'article 42 sont considérées comme se rapportant au droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur de ces monnaies en droit de tirage spécial à la date du jugement. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Partie Contractante qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date du jugement pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Partie Contractante qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cette Haute Partie Contractante.

Toutefois, les États qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions des alinéas 1 et 2, a), de l'article 22, peuvent au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de 1 500 000 unités monétaires par

passager en ce qui concerne l'alinéa 1, a), de l'article 22; 62 500 unités monétaires par passager en ce qui concerne l'alinéa 1, b), de l'article 22; 15 000 unités monétaires par passager en ce qui concerne l'alinéa 1, c), de l'article 22; 250 unités monétaires par kilogramme en ce qui concerne l'alinéa 2, a), de l'article 22. Un État qui applique les dispositions de cet alinéa peut aussi déclarer que la somme mentionnée aux alinéas 2 et 3 de l'article 42 est la somme de 187 500 unités monétaires. Cette unité monétaire correspond à 65,5 mg d'or au titre de $\frac{900}{1000}$ de fin. Ces sommes peuvent être converties dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de cette somme en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'État en cause.

ARTICLE III

À l'article 42 de la Convention, les alinéas 2 et 3 sont supprimés et remplacés par les dispositions suivantes:

2 — Lors de chacune des conférences mentionnées à l'alinéa 1 du présent article, la limite de responsabilité fixée à l'article 22, alinéa 1, a), en vigueur à la date de réunion de ces conférences ne sera pas augmentée d'un montant supérieur à 12 500 droits de tirage spéciaux.

3 — Sous réserve de l'alinéa 2 du présent article, la limite de responsabilité fixée à l'article 22, alinéa 1, a), en vigueur à la date de réunion de ces conférences sera augmentée de 12 500 droits de tirage spéciaux au 31 décembre de la cinquième et de la dixième année suivant la date d'entrée en vigueur du Protocole visé à l'alinéa 1 du présent article, à moins que lesdites conférences n'en aient décidé autrement avant lesdites dates par une majorité des deux tiers des représentants des Parties présentes et votantes.

CHAPITRE II

Champ d'application de la Convention amendée

ARTICLE IV

La Convention amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971, ainsi que par le présent Protocole, s'applique au transport international défini à l'article premier de la Convention lorsque les points de départ et de destination sont situés soit sur le territoire de deux États parties au présent Protocole, soit sur le territoire d'un seul État partie au présent Protocole si une escale est prévue sur le territoire d'un autre État.

CHAPITRE III

Dispositions protocolaires

ARTICLE V

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971 et le présent Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument et seront dénommés Convention de Var-

sovie amendée à La Haye en 1955, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975.

ARTICLE VI

Jusqu'à sa date d'entrée en vigueur conformément aux dispositions de l'article VIII, le présent Protocole restera ouvert à la signature de tous les États.

ARTICLE VII

1 — Le présent Protocole sera soumis à la ratification des États signataires.

2 — La ratification du présent Protocole par un État qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un État qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 ou par un État qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971 emporte adhésion à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975.

3 — Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne.

ARTICLE VIII

1 — Lorsque le présent Protocole aura réuni les ratifications de trente États signataires, il entrera en vigueur entre ces États le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification. À l'égard de chaque État qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2 — Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par le Gouvernement de la République populaire de Pologne.

ARTICLE IX

1 — Après son entrée en vigueur, le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout État non signataire.

2 — L'adhésion au présent Protocole par un État qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un État qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 ou par un État qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971 emporte adhésion à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975.

3 — Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne et produiront leurs effets le quatre-vingt-dixième jour après la date de leur dépôt.

ARTICLE X

1 — Toute Partie au présent Protocole pourra le dénoncer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne.

2 — La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception par le Gouvernement de la République populaire de Pologne de la notification de la dénonciation.

3 — Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention de Varsovie par l'une d'elles en vertu de l'article 39 de ladite Convention, ou du Protocole de La Haye en vertu de l'article xxiv dudit Protocole, ou du Protocole de Guatemala en vertu de l'article xxii dudit Protocole, ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975.

ARTICLE XI

1 — Seules les réserves suivantes au présent Protocole pourront être admises:

a) Tout État dont les tribunaux n'ont pas la faculté, en vertu de leur propre loi, d'allouer des frais de procès, y compris les honoraires d'avocat, peut à tout moment déclarer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne que l'alinéa 3, a), de l'article 22 ne s'applique pas à ses tribunaux;

b) Tout État peut à tout moment déclarer par notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne que la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975 ne s'applique pas au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ledit État et dont la capacité a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci;

c) Tout État peut, lors de la ratification du Protocole n° 4 de Montréal de 1975, ou de l'adhésion à celui-ci, ou à tout moment par la suite, déclarer qu'il n'est pas lié par les dispositions de la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975, dans la mesure où elles s'appliquent au transport des marchandises, du courrier et des colis postaux. Cette déclaration prendra effet quatre-vingt-dix jours après la date de sa réception par le Gouvernement de la République populaire de Pologne.

2 — Tout État qui aura formulé une réserve conformément à l'alinéa précédent pourra à tout moment la retirer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne.

ARTICLE XII

Le Gouvernement de la République populaire de Pologne informera rapidement tous les États parties à la Convention de Varsovie ou à ladite Convention telle qu'amendée, tous les États qui signeront le présent Protocole ou y adhéreront, ainsi que l'Organisation de l'Aviation civile internationale, de la date de chaque signature, de la date du dépôt de chaque instrument de ratification ou d'adhésion, de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ainsi que de tous autres renseignements utiles.

ARTICLE XIII

Entre les Parties au présent Protocole qui sont également Parties à la Convention complémentaire à la Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international

effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (ci-après dénommée Convention de Guadalajara), toute référence à la Convention de Varsovie contenue dans la Convention de Guadalajara s'applique à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975, dans les cas où le transport effectué en vertu du contrat mentionné au paragraphe b) de l'article premier de la Convention de Guadalajara est régi par le présent Protocole.

ARTICLE XIV

Le présent Protocole restera ouvert à la signature au siège de l'Organisation de l'Aviation civile internationale jusqu'au 1^{er} janvier 1976, puis, jusqu'à son entrée en vigueur en vertu de l'article VIII, au Ministère des Affaires étrangères du Gouvernement de la République populaire de Pologne. L'Organisation de l'Aviation civile internationale informera rapidement le Gouvernement de la République populaire de Pologne de toute signature et de la date de celle-ci pendant la période au cours de laquelle le Protocole sera ouvert à la signature au siège de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

Fait à Montréal le vingt-cinquième jour du mois de septembre de l'année 1975, en quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 avait été rédigée, fera foi.

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

Os Governos signatários:

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

concordam no seguinte:

CAPÍTULO I

Modificações à Convenção

ARTIGO I

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

ARTIGO II

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

ARTIGO 22.º

1 — a) No transporte de pessoas, a responsabilidade do transportador está limitada à quantia de 100 000 direitos especiais de saque para o conjunto das reclamações apresentadas, por qualquer fundamento que seja, e referentes a danos sofridos em caso de morte ou lesão corporal de um passageiro. No caso de a indemnização, segundo a lei do tribunal competente, poder ser fixada sob forma de renda, o capital correspondente a essa renda não pode ultrapassar 100 000 direitos especiais de saque.

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

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

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

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

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

b) As custas e outras despesas processuais, incluindo honorários de advogado, nos termos da alínea precedente, só serão concedidas se o autor da acção tiver levado ao conhecimento do transportador, por escrito, o montante reclamado, bem como os pormenores do cálculo deste montante,

e o transportador não tiver efectuado no prazo de seis meses, a contar da recepção dessa reclamação, uma oferta, por escrito, de pagamento de uma quantia pelo menos igual à da indemnização fixada pelo tribunal, dentro dos limites aplicáveis.

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

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

4 — As quantias expressas em direitos especiais de saque no presente artigo e no artigo 42.º são consideradas, em relação ao direito especial de saque, tal como é definido pelo Fundo Monetário Internacional. A conversão dessas quantias em moedas nacionais efectuar-se-á, em caso de instância judicial, segundo o valor dessas moedas, expresso em direito especial de saque à data da sentença. O valor, em direito especial de saque, da moeda nacional de uma Alta Parte Contratante que seja membro do Fundo Monetário Internacional, é calculado segundo o método de valoração utilizado pelo Fundo Monetário Internacional à data da sentença para as suas próprias operações e transacções. O valor, em direito especial de saque, da moeda nacional de uma Alta Parte Contratante que não seja membro do Fundo Monetário Internacional será calculado segundo o método determinado por essa Alta Parte Contratante.

Todavia, os Estados que não sejam membros do Fundo Monetário Internacional e cuja lei não permita aplicar as disposições das alíneas 1 e 2, a), do artigo 22.º, podem, no momento da ratificação ou da adesão ou posteriormente, declarar que o limite de responsabilidade do transportador, nas acções judiciais propostas no seu território, é fixado na quantia de 1 500 000 unidades monetárias por passageiro no que respeita à alínea 1, a), do artigo 22.º; 62 500 unidades monetárias por passageiro no que respeita à alínea 1, b), do artigo 22.º; 15 000 unidades monetárias por passageiro no que respeita à alínea 1, c), do artigo 22.º e 250 unidades monetárias por quilograma no que respeita à alínea 2, a), do artigo 22.º Um Estado que aplique as disposições desta alínea pode também declarar que a quantia mencionada nas alíneas 2 e 3 do artigo 42.º é a quantia de 187 500 unidades monetárias. Esta unidade monetária corresponde a 65,5 mg de ouro fino de $\frac{900}{1000}$. Estas quantias podem ser convertidas em moeda nacional em números redondos. A conversão desta quantia em moeda nacional efectuar-se-á de acordo com a lei do Estado interessado.

ARTIGO III

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

2 — Em cada uma das conferências mencionadas na alínea 1 do presente artigo, o limite de responsabilidade fixado no artigo 22.º, alínea 1, a),

em vigor à data da reunião dessas conferências não será aumentado em montante superior a 12 500 direitos especiais de saque.

3 — Sob reserva da alínea 2 do presente artigo, o limite de responsabilidade fixado no artigo 22.º, alínea 1, a), em vigor à data da reunião dessas conferências será aumentado de 12 500 direitos especiais de saque em 31 de Dezembro do quinto e do décimo anos seguintes à data da entrada em vigor do Protocolo referido na alínea 1 do presente artigo, a menos que as tais conferências decidam de outro modo, antes das referidas datas, por maioria de dois terços dos representantes das Partes presentes e votantes.

CAPÍTULO II

Âmbito de aplicação da Convenção modificada

ARTIGO IV

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

CAPÍTULO III

Disposições finais

ARTIGO V

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

ARTIGO VI

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

ARTIGO VII

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

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

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

ARTIGO VIII

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

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

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

ARTIGO IX

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

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

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

ARTIGO X

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

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

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

ARTIGO XI

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

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

b) Qualquer Estado poderá, em qualquer momento, declarar por notificação feita ao Governo da Repú-

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

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

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

ARTIGO XII

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

ARTIGO XIII

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

ARTIGO XIV

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

Protocolo se encontre aberto à assinatura na sede da Organização da Aviação Civil Internacional.

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

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

PROTOCOLE DE MONTRÉAL N° 4 PORTANT MODIFICATION DE LA CONVENTION POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES RELATIVES AU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL, SIGNÉE À VARSOVIE LE 12 OCTOBRE 1929, AMENDÉE PAR LE PROTOCOLE FAIT À LA HAYE LE 28 SEPTEMBRE 1955.

Les Gouvernements soussignés:

Considérant qu'il est souhaitable d'amender la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955;

sont convenus de ce qui suit:

CHAPITRE PREMIER

Amendements à la Convention

ARTICLE PREMIER

La Convention que les dispositions du présent chapitre modifient est la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955.

ARTICLE II

L'alinéa 2 de l'article 2 de la Convention est supprimé et remplacé par les alinéas 2 et 3 suivants:

2 — Dans le transport des envois postaux, le transporteur n'est responsable qu'envers l'administration postale compétente, conformément aux règles applicables dans les rapports entre les transporteurs et les administrations postales.

3 — Les dispositions de la présente Convention, autres que celles de l'alinéa 2 ci-dessus, ne s'appliquent pas au transport des envois postaux.

ARTICLE III

Dans le chapitre II de la Convention, la section III (articles 5 à 16) est supprimée et remplacée par les articles suivants:

SECTION III

Documentation relative aux marchandises

ARTICLE 5

1 — Pour le transport de marchandises une lettre de transport aérien est émise.

2 — L'emploi de tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à exécuter peut, avec le consentement de l'expéditeur, se substituer à l'émission de la lettre de transport aérien. Si de tels autres moyens sont utilisés, le transporteur délivre à l'expéditeur, à la demande de ce dernier, un récépissé de la marchandise permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées par ces autres moyens.

3 — L'impossibilité d'utiliser, aux points de transit et de destination, les autres moyens permettant de constater les indications relatives au transport, visés à l'alinéa 2 ci-dessus, n'autorise pas le transporteur à refuser l'acceptation des marchandises en vue du transport.

ARTICLE 6

1 — La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux.

2 — Le premier exemplaire porte la mention «pour le transporteur»; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention «pour le destinataire»; il est signé par l'expéditeur et le transporteur. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

3 — La signature du transporteur et celle de l'expéditeur peuvent être imprimées ou remplacées par un timbre.

4 — Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, il est considéré, jusqu'à preuve contraire, comme agissant au nom de l'expéditeur.

ARTICLE 7

Lorsqu'il y a plusieurs colis:

a) Le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien distinctes;

b) L'expéditeur a le droit de demander au transporteur la remise de récépissés, distincts, lorsque les autres moyens visés à l'alinéa 2 de l'article 5 sont utilisés.

ARTICLE 8

La lettre de transport aérien et le récépissé de la marchandise contiennent:

a) L'indication des points de départ et de destination;

b) Si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales;

c) La mention du poids de l'expédition.

ARTICLE 9

L'inobservation des dispositions des articles 5 à 8 n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux

règles de la présente Convention, y compris celles qui portent sur la limitation de responsabilité.

ARTICLE 10

1 — L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise inscrites par lui ou en son nom dans la lettre de transport aérien, ainsi que de celles fournies et faites par lui ou en son nom au transporteur en vue d'être insérées dans le récépissé de la marchandise ou pour insertion dans les données enregistrées par les autres moyens prévus à l'alinéa 2 de l'article 5.

2 — L'expéditeur assume la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée, à raison des indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes fournies et faites par lui ou en son nom.

3 — Sous réserve des dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article, le transporteur assume la responsabilité de tout dommage subi par l'expéditeur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité de l'expéditeur est engagée, à raison des indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes insérées par lui ou en son nom dans le récépissé de la marchandise ou dans les données enregistrées par les autres moyens prévus à l'alinéa 2 de l'article 5.

ARTICLE 11

1 — La lettre de transport aérien et le récépissé de la marchandise font foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport qui y figurent.

2 — Les énonciations de la lettre de transport aérien et du récépissé de la marchandise relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise, ainsi qu'au nombre des colis, font foi jusqu'à preuve contraire; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur qu'autant que la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur et constatée sur la lettre de transport aérien ou qu'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.

ARTICLE 12

1 — L'expéditeur a le droit, sous la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aérodrome de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire initialement désigné, soit en demandant son retour à l'aérodrome de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.

2 — Dans le cas où l'exécution des ordres de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.

3 — Si le transporteur se conforme aux ordres de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourra être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise.

4 — Le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence, conformément à l'article 13. Toutefois, si le destinataire refuse la marchandise, ou s'il ne peut être atteint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

ARTICLE 13

1 — Sauf lorsque l'expéditeur a exercé le droit qu'il tient de l'article 12, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport.

2 — Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise.

3 — Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

ARTICLE 14

L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits qui leur sont respectivement conférés par les articles 12 et 13, chacun en son propre nom, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition d'exécuter les obligations que le contrat de transport impose.

ARTICLE 15

1 — Les articles 12, 13 et 14 ne portent aucun préjudice ni aux rapports de l'expéditeur et du destinataire entre eux, ni aux rapports des tiers dont les droits proviennent, soit de l'expéditeur, soit du destinataire.

2 — Toute clause dérogeant aux stipulations des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien ou dans le récépissé de la marchandise.

ARTICLE 16

1 — L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dom-

mages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés.

2 — Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants.

ARTICLE IV

L'article 18 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

ARTICLE 18

1 — Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

2 — Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise par cela seul que le fait qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

3 — Toutefois, le transporteur n'est pas responsable s'il établit que la destruction, la perte ou l'avarie de la marchandise résulte uniquement de l'un ou de plusieurs des faits suivants:

a) La nature ou le vice propre de la marchandise;

b) L'emballage défectueux de la marchandise par une personne autre que le transporteur ou ses préposés;

c) Un fait de guerre ou un conflit armé;

d) Un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise.

4 — Le transport aérien, au sens des alinéas précédents, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aéroport ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport.

5 — La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien.

ARTICLE V

L'article 20 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

ARTICLE 20

Dans les transports de passagers et de bagages et en cas de dommage résultant d'un retard dans le transport de marchandises, le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

ARTICLE VI

L'article 21 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

ARTICLE 21

1 — Dans le transport de passagers et de bagages, dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

2 — Dans le transport de marchandises, le transporteur est exonéré, en tout ou en partie, de sa responsabilité dans la mesure où il prouve que la faute de la personne qui demande réparation ou de la personne dont elle tient ses droits a causé le dommage ou y a contribué.

ARTICLE VII

A l'article 22 de la Convention:

a) À l'alinéa 2, a), les mots «et de marchandises» sont supprimés;

b) Après l'alinéa 2, a), l'alinéa suivant est inséré:

b) Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 17 droits de tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

c) L'alinéa 2, b), devient l'alinéa 2, c);

d) Après l'alinéa 5, l'alinéa suivant est inséré:

6) Les sommes indiquées en droits de tirage spéciaux dans le présent article sont considérées comme se rapportant au droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur de ces monnaies en droit de tirage spécial à la date du jugement. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Partie Contractante qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date du jugement pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Partie Contractante qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cette Haute Partie Contractante.

Toutefois, les États qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions de l'alinéa 2, b), de l'article 22 peuvent, au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur est fixée, dans

les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de deux cent cinquante unités monétaires par kilogramme, cette unité monétaire correspondant à 65,5 mg d'or au titre de $900/1000$ de fin. Cette somme peut être convertie dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de cette somme en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'État en cause.

ARTICLE VIII

L'article 24 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

ARTICLE 24

1 — Dans le transport de passagers et de bagages, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs.

2 — Dans le transport de marchandises, toute action en réparation introduite, à quelque titre que ce soit, que se soit en vertu de la présente Convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente Convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs. Ces limites de responsabilité constituent un maximum et sont infranchissables quelles que soient les circonstances qui sont à l'origine de la responsabilité.

ARTICLE IX

L'article 25 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

ARTICLE 25

Dans le transport de passagers et de bagages, les limites de responsabilité prévues à l'article 22 ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.

ARTICLE X

L'alinéa 3 de l'article 25-A de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

3 — Dans le transport de passagers et de bagages, les dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.

ARTICLE XI

Après l'article 30 de la Convention, l'article suivant est inséré:

ARTICLE 30-A

La présente Convention ne préjuge en aucune manière la question de savoir si la personne tenue pour responsable, en vertu de ses dispositions, a ou non un recours contre toute autre personne.

ARTICLE XII

L'article 33 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

ARTICLE 33

Sous réserve des dispositions de l'alinéa 3 de l'article 5, rien dans la présente Convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport ou de formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente Convention.

ARTICLE XIII

L'article 34 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

ARTICLE 34

Les dispositions des articles 3 à 8 inclus, relatives aux titres de transport, ne sont pas applicables au transport effectué dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne.

CHAPITRE II

Champ d'application de la Convention amendée

ARTICLE XIV

La Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le présent Protocole s'applique au transport international défini à l'article premier de la Convention lorsque les points de départ et de destination sont situés soit sur le territoire de deux États parties au présent Protocole, soit sur le territoire d'un seul État partie au présent Protocole si une escale est prévue sur le territoire d'un autre État.

CHAPITRE III

Dispositions protocolaires

ARTICLE XV

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et le présent Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument et seront dénommés Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975.

ARTICLE XVI

Jusqu'à sa date d'entrée en vigueur conformément aux dispositions de l'article XVIII, le présent Protocole restera ouvert à la signature de tous les États.

ARTICLE XVII

1 — Le présent Protocole sera soumis à la ratification des États signataires.

2 — La ratification du présent Protocole par un État qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un État qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 emporte adhésion à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975.

3 — Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne.

ARTICLE XVIII

1 — Lorsque le présent Protocole aura réuni les ratifications de trente États signataires, il entrera en vigueur entre ces États le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification. À l'égard de chaque État qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2 — Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par le Gouvernement de la République populaire de Pologne.

ARTICLE XIX

1 — Après son entrée en vigueur, le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout État non signataire.

2 — L'adhésion au présent Protocole par un État qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un État qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 emporte adhésion à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975.

3 — Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne et produiront leurs effets le quatre-vingt-dixième jour après la date de leur dépôt.

ARTICLE XX

1 — Toute Partie au présent Protocole pourra le dénoncer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne.

2 — La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception par le Gouvernement de la République populaire de Pologne de la notification de la dénonciation.

3 — Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention de Varsovie par l'une d'elles en vertu de l'article 39 de ladite Convention ou du Protocole de La Haye en vertu de l'article xxiv dudit Protocole ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975.

ARTICLE XXI

1 — Seules les réserves suivantes au présent Protocole pourront être admises:

a) Tout État peut à tout moment déclarer par notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne que la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975 ne s'applique pas au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ledit État et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci;

b) Tout État peut, lors de la ratification du Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975, ou de l'adhésion à celui-ci, ou à tout moment par la suite, déclarer qu'il n'est pas lié par les dispositions de la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975, dans la mesure où elles s'appliquent au transport de passagers et de bagages. Cette déclaration prendra effet quatre-vingt-dix jours après la date de sa réception par le Gouvernement de la République populaire de Pologne.

2 — Tout État qui aura formulé une réserve conformément à l'alinéa précédent pourra à tout moment la retirer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne.

ARTICLE XXII

Le Gouvernement de la République populaire de Pologne informera rapidement tous les États parties à la Convention de Varsovie ou à ladite Convention telle qu'amendée tous les États qui signeront le présent Protocole ou y adhéreront, ainsi que l'Organisation de l'Aviation civile internationale, de la date de chaque signature, de la date du dépôt de chaque instrument de ratification ou d'adhésion, de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole, ainsi que de tous autres renseignements utiles.

ARTICLE XXIII

Entre les Parties au présent Protocole qui sont également Parties à la Convention, complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (ci-après dénommée Convention de Guadalajara), toute référence à la Convention de Varsovie contenue dans la Convention de Guadalajara s'applique à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975, dans les cas où le transport effectué en vertu du contrat mentionné au paragraphe b) de l'article premier de la Convention de Guadalajara est régi par le présent Protocole.

ARTICLE XXIV

Si deux ou plusieurs États sont parties d'une part au présent Protocole et d'autre part au Protocole de Guatemala de 1971 ou au Protocole additionnel n° 3

de Montréal de 1975, les règles suivantes s'appliquent entre eux:

a) En ce qui concerne les marchandises et les envois postaux, les dispositions résultant du régime établi par le présent Protocole l'emportent sur les dispositions résultant du régime établi par le Protocole de Guatemala de 1971 et par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975;

b) En ce qui concerne les passagers et les bagages, les dispositions résultant du régime établi par le Protocole de Guatemala et par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975 l'emportent sur les dispositions résultant du régime établi par le présent Protocole.

ARTICLE XXV

Le présent Protocole restera ouvert à la signature au siège de l'Organisation de l'Aviation civile internationale jusqu'au 1^{er} janvier 1976, puis, jusqu'à son entrée en vigueur en vertu de l'article XVIII, au Ministère des Affaires étrangères du Gouvernement de la République populaire de Pologne. L'Organisation de l'Aviation civile internationale informera rapidement le Gouvernement de la République populaire de Pologne de toute signature et de la date de celle-ci pendant la période au cours de laquelle le Protocole sera ouvert à la signature au siège de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

Fait à Montréal le vingt-cinquième jour du mois de septembre de l'année 1975, en quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 avait été rédigée, fera foi.

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

Os Governos signatários:

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

acordam no seguinte:

CAPÍTULO I

Modificações à Convenção

ARTIGO I

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

ARTIGO II

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

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

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

ARTIGO III

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

SECÇÃO III

Documentação relativa às mercadorias

ARTIGO 5.º

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

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

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

ARTIGO 6.º

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

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

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

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

ARTIGO 7.º

Quando há mais de um volume:

a) O transportador de mercadorias tem o direito de pedir ao expedidor a passagem de cartas de porte aéreo diferentes;

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

ARTIGO 8.º

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

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

b) Se os pontos de partida e de destino estão situados no território de uma só Alta Parte Contratante e se uma ou várias escalas estiverem previstas no território de um outro Estado, a indicação de uma dessas escalas;

c) A indicação do peso das mercadorias.

ARTIGO 9.º

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

ARTIGO 10.º

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

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

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

ARTIGO 11.º

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

2 — Todas as indicações da carta de porte aéreo ou do recibo da mercadoria relativas ao peso, dimensões e embalagens da mercadoria, assim como ao número de volumes, fazem fé, até prova em contrário; as relativas à quantidade,

volume e estado da mercadoria não fazem prova contra o transportador, salvo se a verificação tiver sido por ele feita na presença do expedidor e anotada na carta de porte aéreo ou se se tratar de indicações relativas ao estado aparente da mercadoria.

ARTIGO 12.º

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

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

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

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

ARTIGO 13.º

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

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

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

ARTIGO 14.º

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

ARTIGO 15.º

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

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

ARTIGO 16.º

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

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

ARTIGO IV

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

ARTIGO 18.º

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

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

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

a) Natureza ou vício próprio da mercadoria;

b) Embalagem defeituosa da mercadoria por uma pessoa diferente do transportador ou dos seus propositos;

c) Acto de guerra ou conflito armado;

d) Acto de autoridade pública executado em conexão com a entrada, saída ou trânsito da mercadoria.

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

5 — O período do transporte aéreo não compreende nenhum transporte terrestre, marítimo ou fluvial efectuado fora de um aeródromo. Todavia, quando um tal transporte é efectuado em execução do contrato de transporte aéreo para efeito

de carregamento, entrega ou transbordo, presume-se, salvo prova em contrário, que qualquer dano resulta de um facto sobrevindo durante o transporte aéreo.

ARTIGO V

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

ARTIGO 20.º

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

ARTIGO VI

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

ARTIGO 21.º

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

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

ARTIGO VII

No artigo 22.º da Convenção:

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

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

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

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

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

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

moedas expresso em direitos especiais de saque à data da sentença.

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

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

Todavia, os Estados que não sejam membros do Fundo Monetário Internacional e cuja lei não permita aplicar a disposição da alínea b) do n.º 2 do artigo 22.º podem, no momento da ratificação ou da adesão ou posteriormente, declarar que o limite de responsabilidade do transportador nas acções judiciais propostas no seu território é fixado na quantia de duzentas e cinquenta unidades monetárias por quilograma, correspondendo esta unidade monetária a 65,5 mg de ouro fino de $\frac{900}{1000}$. 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 VIII

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

ARTIGO 24.º

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

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

ARTIGO IX

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

ARTIGO 25.º

No transporte de passageiros e de bagagens, os limites de responsabilidade previstos no artigo 22.º não se aplicam se se provar que o dano resulta de acto ou omissão do transportador ou dos seus

propostos, quer com a intenção de provocar dano, quer temerariamente e com a consciência de que o dano resultaria provavelmente de um acto ou omissão, contanto que, no caso de acto ou omissão dos propostos, terá também de se provar que estes agiram no exercício das suas funções.

ARTIGO X

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

3 — No transporte de passageiros e de bagagens, as disposições dos n.ºs 1 e 2 do presente artigo não se aplicam se se provar que o dano resulta de um acto ou omissão do proposto, seja com a intenção de provocar o dano, seja temerariamente e com consciência de que o dano resultaria provavelmente desse acto ou omissão.

ARTIGO XI

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

ARTIGO 30.º-A

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

ARTIGO XII

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

ARTIGO 33.º

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

ARTIGO XIII

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

ARTIGO 34.º

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

CAPÍTULO II

Âmbito de aplicação da Convenção modificada

ARTIGO XIV

A Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 e pelo presente Protocolo aplica-se ao transporte internacional definido no artigo 1.º da Convenção,

desde que os pontos de partida e de destino estejam situados quer no território de dois Estados Partes do presente Protocolo, quer no território de um só Estado Parte do presente Protocolo, se estiver prevista uma escala em território de outro Estado.

CAPÍTULO III

Disposições finais

ARTIGO XV

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

ARTIGO XVI

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

ARTIGO XVII

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

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

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

ARTIGO XVIII

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

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

ARTIGO XIX

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

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

3 — Os instrumentos de adesão serão depositados junto do Governo da República Popular da Polónia

e produzirão os seus efeitos no nonagésimo dia após a data do seu depósito.

ARTIGO XX

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

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

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

ARTIGO XXI

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

a) Qualquer Estado pode, em qualquer momento, declarar por notificação feita ao Governo da República Popular da Polónia que a Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 e pelo Protocolo n.º 4 de Montreal de 1975 não se aplicará ao transporte de pessoas, bagagens e mercadorias efectuado para as suas autoridades militares a bordo de aeronaves matriculadas no referido Estado e cuja capacidade total tenha sido reservada por tais autoridades ou por conta das mesmas;

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

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

ARTIGO XXII

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

ARTIGO XXIII

Entre as Partes do presente Protocolo que sejam igualmente Partes da Convenção, complementar da Convenção de Varsóvia, para a Unificação de Certas

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

ARTIGO XXIV

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

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

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

ARTIGO XXV

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

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

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

PROTOCOLE PORTANT MODIFICATION DE LA CONVENTION POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES RELATIVES AU TRANSPORT AERIEN INTERNATIONAL, SIGNÉE A VARSOVIE LE 12 OCTOBRE 1929, AMENDÉE PAR LE PROTOCOLE FAIT A LA HAYE LE 28 SEPTEMBRE 1955.

Les Gouvernements soussignés:

Considérant qu'il est souhaitable d'amender la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, amendée

par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955;

sont convenus de ce qui suit:

CHAPITRE PREMIER

Amendements à la Convention

ARTICLE PREMIER

La Convention que les dispositions du présent chapitre modifient est la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955.

ARTICLE II

L'article 3 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

ARTICLE 3

1 — Dans le transport de passagers, un titre de transport individuel ou collectif doit être délivré, contenant:

a) L'indication des points de départ et de destination;

b) Si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et si une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales.

2 — L'emploi de tout autre moyen constatant les indications qui figurent à l'alinéa 1, a) et b), peut se substituer à la délivrance du titre de transport mentionné audit alinéa.

3 — L'inobservation des dispositions de l'alinéa précédent n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention, y compris celles qui portent sur la limitation de responsabilité.

ARTICLE III

L'article 4 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

ARTICLE 4

1 — Dans le transport de bagages enregistrés, un bulletin de bagages doit être délivré qui, s'il n'est pas combiné avec un titre de transport conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1^{er}, ou n'est pas inclus dans un tel titre de transport, doit contenir:

a) L'indication des points de départ et de destination;

b) Si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et si une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales.

2 — L'emploi de tout autre moyen constatant les indications qui figurent à l'alinéa 1, a) et b), peut se substituer à la délivrance du bulletin de bagages mentionné audit alinéa.

3 — L'inobservation des dispositions de l'alinéa précédent n'affecte ni l'existence ni la validité

du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention, y compris celles qui portent sur la limitation de responsabilité.

ARTICLE IV

L'article 17 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

ARTICLE 17

1 — Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de toute lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que le fait qui a causé la mort ou la lésion corporelle s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si la mort ou la lésion corporelle résulte uniquement de l'état de santé du passager.

2 — Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages, par cela seul que le fait qui a causé la destruction, la perte ou l'avarie s'est produit à bord de l'aéronef, au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde des bagages. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si le dommage résulte uniquement de la nature ou du vice propre des bagages.

3 — Sous réserve de dispositions contraires, dans cette Convention le terme «bagages» désigne les bagages enregistrés aussi bien que les objets qu'emporte le passager.

ARTICLE V

A l'article 18 de la Convention, les alinéas 1 et 2 sont supprimés et remplacés par les dispositions suivantes:

1 — Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de marchandises lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

2 — Le transport aérien, au sens de l'alinéa précédent, comprend la période pendant laquelle les marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aéroport ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport.

ARTICLE VI

L'article 20 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

ARTICLE 20

1 — Dans les transports de passagers et de bagages, le transporteur n'est pas responsable du dommage résultant d'un retard s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

2 — Dans le transport de marchandises, le transporteur n'est pas responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte, avarie ou retard s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

ARTICLE VII

L'article 21 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

ARTICLE 21

Dans le cas où il fait la preuve que la faute de la personne qui demande réparation a causé le dommage ou y a contribué, le transporteur est exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité à l'égard de cette personne, dans la mesure où cette faute a causé le dommage ou y a contribué. Lorsqu'une demande en réparation est introduite par une personne autre que le passager, en raison de la mort ou d'une lésion corporelle subie par ce dernier, le transporteur est également exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité dans la mesure où il prouve que la faute de ce passager a causé le dommage ou y a contribué.

ARTICLE VIII

L'article 22 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

ARTICLE 22

1 — a) Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 1 500 000 francs pour l'ensemble des demandes présentées, à quelque titre que ce soit, en réparation du dommage subi en conséquence de la mort ou de lésions corporelles d'un passager. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser 1 500 000 francs.

b) En cas de retard dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 62 500 francs par passager.

c) Dans le transport des bagages, la responsabilité du transporteur en cas de destruction, perte, avarie ou retard est limitée à la somme de 15 000 francs par passager.

2 — a) Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 250 francs par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

b) En cas de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour dé-

terminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par la même lettre de transport aérien, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

3 — a) Les tribunaux des Hautes Parties Contractantes qui n'ont pas la faculté, en vertu de leur propre loi, d'allouer des frais de procès y compris des honoraires d'avocat auront, dans les instances auxquelles la présente Convention s'applique, le pouvoir d'allouer au demandeur, suivant leur appréciation, tout ou partie des frais de procès, y compris les honoraires d'avocat qu'ils jugent raisonnables.

b) Les frais de procès y compris des honoraires d'avocat ne sont accordés, en vertu de l'alinéa a), que si le demandeur a notifié par écrit au transporteur le montant de la somme réclamée, y compris les détails de calcul de cette somme, et si le transporteur n'a pas, dans un délai de six mois à compter de la réception de cette demande, fait par écrit une offre de règlement d'un montant au moins égal à celui des dommages-intérêts alloués par le tribunal à concurrence de la limite applicable. Ce délai est prorogé jusqu'au jour de l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à l'expiration de ce délai.

c) Les frais de procès y compris des honoraires d'avocat ne sont pas pris en considération pour l'application des limites prévues au présent article.

4 — Les sommes indiquées en francs dans le présent article et dans l'article 42 sont considérées comme se rapportant à une unité monétaire constituée par 65,5 mg d'or au titre de $\frac{900}{1000}$ de fin. Ces sommes peuvent être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaies nationales autres que la monnaie-or s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur-or de ces monnaies à la date du jugement.

ARTICLE IX

L'article 24 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

ARTICLE 24

1 — Dans le transport des marchandises, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

2 — Dans le transport des passagers et des bagages, toute action en responsabilité introduite, à quelque titre que ce soit, que ce soit en vertu de la présente Convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs. Ces limites de responsabilité

constituent un maximum et sont infranchissables quelles que soient les circonstances qui sont à l'origine de la responsabilité.

ARTICLE X

L'article 25 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

ARTICLE 25

La limite de responsabilité prévue à l'article 22, alinéa 2, ne s'applique pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.

ARTICLE XI

A l'article 25-A de la Convention, les alinéas 1 et 3 sont supprimés et remplacés par les dispositions suivantes:

1 — Si une action est intentée contre un préposé du transporteur à la suite d'un dommage visé par la Convention, ce préposé, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des limites de responsabilité que peut invoquer ce transporteur en vertu de la présente Convention.

3 — Les dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas au transport de marchandises s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.

ARTICLE XII

A l'article 28 de la Convention, l'alinéa 2 actuel devient l'alinéa 3 et l'alinéa 2 suivant est ajouté:

2 — En ce qui concerne le dommage résultant de la mort, d'une lésion corporelle ou du retard subi par un passager ainsi que de la destruction, perte, avarie ou retard des bagages, l'action en responsabilité peut être intentée devant l'un des tribunaux mentionnés à l'alinéa 1^{er} du présent article ou, sur le territoire d'une Haute Partie Contractante, devant le tribunal dans le ressort duquel le transporteur possède un établissement, si le passager a son domicile ou sa résidence permanente sur le territoire de la même Haute Partie Contractante.

ARTICLE XIII

Après l'article 30 de la Convention, l'article suivant est inséré:

ARTICLE 30-A

La présente Convention ne préjuge en aucune manière la question de savoir si la personne

tenu pour responsable en vertu de ses dispositions a ou non un recours contre toute autre personne.

ARTICLE XIV

Après l'article 35 de la Convention, l'article suivant est inséré:

ARTICLE 35-A

1 — Rien dans la présente Convention ne prohibe l'institution par un État et l'application sur son territoire d'un système d'indemnisation complémentaire à celui prévu par la présente Convention en faveur des demandeurs dans le cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager. Un tel système doit satisfaire aux conditions suivantes:

a) En aucun cas il ne doit imposer au transporteur et à ses préposés une responsabilité quelconque s'ajoutant à celle stipulée par la Convention;

b) Il ne doit imposer au transporteur aucune charge financière ou administrative autre que la perception dans ledit État des contributions des passagers, s'il en est requis;

c) Il ne doit donner lieu à aucune discrimination entre les transporteurs en ce qui concerne les passagers intéressés et les avantages que ces derniers peuvent retirer du système doivent leur être accordés quel que soit le transporteur dont ils ont utilisé les services;

d) Lorsqu'un passager a contribué au système, toute personne ayant subi des dommages à la suite de la mort ou de lésions corporelles de ce passager pourra prétendre à bénéficier des avantages du système.

ARTICLE XV

Après l'article 41 de la Convention, l'article suivant est inséré:

ARTICLE 42

1 — Sans préjudice des dispositions de l'article 41, des conférences des Parties au Protocole de Guatemala du 8 mars 1971 seront convoquées durant les cinquième et dixième années suivant la date d'entrée en vigueur dudit Protocole afin de réviser la limite stipulée à l'article 22, alinéa 1, a), de la Convention amendée par ledit Protocole.

2 — Lors de chacune des conférences mentionnées à l'alinéa 1^{er} du présent article, la limite de responsabilité fixée à l'article 22, alinéa 1, a), en vigueur à la date de réunion de ces conférences ne sera pas augmentée d'un montant supérieur à 187 500 francs.

3 — Sous réserve de l'alinéa 2 du présent article, la limite de responsabilité fixée à l'article 22, alinéa 1, a), en vigueur à la date de réunion de ces conférences sera augmentée de 187 500 francs au 31 décembre de la cinquième et de la dixième année suivant la date d'entrée en vigueur du Protocole visé à l'alinéa 1^{er} du présent article, à moins que lesdites conférences n'en aient décidé autrement avant lesdites dates par une majorité des

deux tiers des représentants des Parties présentes et votantes.

4 — La limite applicable sera celle qui, conformément aux dispositions des alinéas précédents, était en vigueur à la date à laquelle est survenu le fait qui a causé la mort ou la lésion corporelle du passager.

CHAPITRE II

Champ d'application de la Convention amendée

ARTICLE XVI

La Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le présent Protocole s'applique au transport international défini à l'article premier de la Convention lorsque les points de départ et de destination sont situés soit sur le territoire de deux États parties au présent Protocole, soit sur le territoire d'un seul État partie au présent Protocole si une escale est prévue sur le territoire d'un autre État.

CHAPITRE III

Dispositions protocolaires

ARTICLE XVII

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention de Varsovie amendée à la Haye en 1955 et le présent Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument et seront dénommés Convention de Varsovie amendée à la Haye en 1955 et à Guatemala en 1971.

ARTICLE XVIII

Jusqu'à sa date d'entrée en vigueur conformément aux dispositions de l'article xx, le présent Protocole restera ouvert à la signature de tout État membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée ou de l'Agence internationale de l'Énergie atomique ou partie au Statut de la Cour internationale de Justice et de tout autre État invité à devenir partie au présent Protocole par l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies.

ARTICLE XIX

1 — Le présent Protocole sera soumis à la ratification des États signataires.

2 — La ratification du présent Protocole par un État qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un État qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à la Haye en 1955 emporte adhésion à la Convention de Varsovie amendée à la Haye en 1955 et à Guatemala en 1971.

3 — Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

ARTICLE XX

1 — Le présent Protocole entrera en vigueur le quatre-vingt dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification, à la condition toutefois que le trafic international régulier cumulé

— exprimé en passagers-kilomètres, et tel qu'il résulte des statistiques publiées pour l'année 1970 par l'Organisation de l'Aviation civile internationale — des compagnies aériennes de cinq États ayant ratifié le présent Protocole représente, au moins, 40 % du trafic aérien international régulier total des compagnies aériennes des pays membres de l'Organisation de l'Aviation civile internationale enregistré au cours de cette même année. Si, au moment du dépôt du trentième instrument de ratification, cette condition n'est pas remplie, le Protocole n'entrera en vigueur que le quatre-vingt dixième jour après qu'il y aura été satisfait. À l'égard de chaque État qui le ratifiera après le dépôt du dernier instrument de ratification nécessaire à son entrée en vigueur, le présent Protocole entrera en vigueur le quatre-vingt dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2 — Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

ARTICLE XXI

1 — Après son entrée en vigueur, le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout État mentionné à l'article xviii.

2 — L'adhésion au présent Protocole par un État qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un État qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 emporte adhésion à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971.

3 — Les instruments d'adhésion seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et produiront leurs effets le quatre-vingt dixième jour après la date de leur dépôt.

ARTICLE XXII

1 — Toute Partie au présent Protocole pourra le dénoncer par une notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

2 — La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception par l'Organisation de l'Aviation civile internationale de la notification de la dénonciation.

3 — Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention de Varsovie par l'une d'elles en vertu de l'article 39 de ladite Convention ou du Protocole de La Haye en vertu de l'article xxiv dudit Protocole ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971.

ARTICLE XXIII

1 — Seules les réserves suivantes au présent Protocole pourront être admises:

- a) Un État dont les tribunaux n'ont pas la faculté, en vertu de leur propre loi, d'allouer des frais de procès, y compris des honoraires d'avocat, peut à tout moment déclarer par une notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale que l'alinéa 3, a), de l'article 22 ne s'applique pas à ses tribunaux; et

- b) Un État peut à tout moment déclarer par notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale que la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971 ne s'applique pas au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ledit État et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

2 — Tout État qui aura formulé une réserve conformément à l'alinéa précédent pourra à tout moment la retirer par une notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

ARTICLE XXIV

L'Organisation de l'Aviation civile internationale informera rapidement tous États qui signeront le présent Protocole ou y adhéreront de la date de chaque signature, de la date du dépôt de chaque instrument de ratification ou d'adhésion, de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ainsi que de tous autres renseignements utiles.

ARTICLE XV

Entre les Parties au présent Protocole qui sont également Parties à la Convention complémentaire à la Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (ci-après dénommée Convention de Guadalajara), toute référence à la Convention de Varsovie contenue dans la Convention de Guadalajara s'applique à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guadalajara en 1971, dans les cas où le transport effectué en vertu du contrat mentionné au paragraphe b) de l'article premier de la Convention de Guadalajara est régi par le présent Protocole.

ARTICLE XXVI

Le présent Protocole restera ouvert à la signature de tout État mentionné à l'article XVIII au Ministère des Relations extérieures de la République du Guatemala jusqu'au 30 septembre 1971, puis, jusqu'à son entrée en vigueur en vertu de l'article XX, à l'Organisation de l'Aviation civile internationale. Le Gouvernement de la République du Guatemala informera rapidement l'Organisation de l'Aviation civile internationale de toute signature et de la date de celle-ci pendant la période au cours de laquelle le Protocole sera ouvert à la signature au Guatemala.

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

Fait à Guatemala le huitième jour du mois de mars de l'année 1971, en trois textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole. L'Organisation de l'Aviation civile internationale établira un texte authentique du présent Protocole dans la langue russe. En cas de divergence, le texte en

langue française, langue dans laquelle la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 avait été rédigée, fera foi.

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

Os Governos signatários,

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

acordam no seguinte:

CAPÍTULO I

Modificações à Convenção

ARTIGO I

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

ARTIGO II

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

ARTIGO 3.º

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

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

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

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

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

ARTIGO III

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

ARTIGO 4.º

1 — No transporte de bagagens registadas deverá entregar-se um boletim de bagagem que, se não estiver combinado ou incluído num título

de transporte que satisfaça os requisitos do n.º 1 do artigo 3.º, deverá conter:

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

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

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

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

ARTIGO IV

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

ARTIGO 17.º

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

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

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

ARTIGO V

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

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

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

ARTIGO VI

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

ARTIGO 20.º

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

2. No transporte de carga, o transportador não é responsável pelo dano resultante de destruição, perda, avaria ou atraso, se provar que ele e os seus propostos tomaram todas as medidas necessárias para evitar o dano ou lhes era impossível tomá-las.

ARTIGO VII

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

ARTIGO 21.º

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

ARTIGO VIII

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

ARTIGO 22.º

1 — a) No transporte de pessoas, a responsabilidade do transportador está limitada à quantia de 1 500 000 francos para o conjunto de pedidos formulados, seja qual for o seu fundamento, para a reparação dos danos sofridos em consequência da morte ou lesão corporal de cada passageiro. No caso de a lei do tribunal de cada passageiro do pedido permitir que a indemnização seja fixada sob a forma de renda, o capital da renda não poderá exceder 1 500 000 francos.

b) Em caso de atraso no transporte de pessoas, a responsabilidade do transportador está limitada à quantia de 62 500 francos por passageiro.

c) No transporte de bagagem, a responsabilidade do transportador em caso de destruição, perda, avaria ou atraso tem como limite a quantia de 15 000 francos por passageiro.

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

confiar o volume ao transportador e mediante o pagamento de uma taxa suplementar eventual. Neste caso, será o transportador obrigado a pagar até ao limite da quantia declarada, salvo se provar que ela é superior ao interesse real do expedidor na entrega.

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

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

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

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

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

4 — As quantias expressas em francos no presente artigo e no artigo 42.º consideram-se como referidas à unidade monetária constituída por 65,5 mg de ouro fino de $900/1000$. Estas quantias poderão ser convertidas em moeda nacional, em números redondos. A conversão destas quantias noutras moedas nacionais que não sejam moeda-ouro efectuar-se-á, em caso de processo judicial, de acordo com o valor-ouro destas moedas nacionais na data do julgamento.

ARTIGO IX

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

ARTIGO 24.º

1 — No transporte de mercadorias, qualquer acção de responsabilidade, seja qual for o seu

fundamento, só poderá ser proposta nas condições e dentro dos limites previstos na presente Convenção.

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

ARTIGO X

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

ARTIGO 25.º

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

ARTIGO XI

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

1 — No caso de ser intentada contra o proposto do transportador uma acção de responsabilidade a que é aplicável a Convenção, esse proposto poderá prevalecer-se dos limites de responsabilidade que o transportador pode invocar nos termos da presente Convenção, desde que prove que agiu no exercício das suas funções.

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

ARTIGO XII

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

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

cílio ou residência permanente no território da mesma Alta Parte Contratante.

ARTIGO XIII

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

ARTIGO 30.º-A

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

ARTIGO XIV

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

ARTIGO 35.º-A

1 — Nada na presente Convenção impede que um Estado estabeleça e aplique no seu território um sistema de indemnização complementar do previsto na presente Convenção a favor dos autores de pedidos de indemnização nos casos de morte ou de lesão corporal de um passageiro. Tal sistema deverá satisfazer os requisitos seguintes:

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

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

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

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

ARTIGO XV

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

ARTIGO 42.º

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

2 — Em cada uma das conferências mencionadas no n.º 1 do presente artigo, o limite de responsabilidade previsto no n.º 1, alínea a), do artigo 22.º, em vigor na data de tais conferên-

cias, não será aumentado em mais de 187 500 francos.

3 — Sob reserva do disposto no n.º 2 do presente artigo, o limite de responsabilidade do n.º 1, alínea a), do artigo 22.º, em vigor nas correspondentes datas das conferências anteriormente referidas, será aumentado em 187 500 francos, a menos que, antes de 31 de Dezembro do quinto e décimo anos a partir da data da entrada em vigor do Protocolo a que se refere o n.º 1 do presente artigo, tais conferências decidam o contrário por uma maioria de dois terços dos votos das Partes presentes e que tenham votado.

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

CAPÍTULO II

Âmbito de aplicação da Convenção modificada

ARTIGO XVI

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

CAPÍTULO III

Disposições protocolares

ARTIGO XVII

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

ARTIGO XVIII

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

ARTIGO XIX

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

2 — A ratificação do presente Protocolo por um Estado que não seja Parte da Convenção de Varsóvia



ou Parte da Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 implica a adesão à Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 e em Guatemala em 1971.

3 — Os instrumentos de ratificação serão depositados junto da Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO XX

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

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

ARTIGO XXI

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

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

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

ARTIGO XXII

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

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

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

ARTIGO XXIII

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

- a) Um Estado cujos tribunais não têm faculdade, de acordo com a sua própria lei, de fixar custas e outras despesas processuais, incluindo honorários de advogado, pode a todo o momento declarar, por meio de notificação feita à Organização da Aviação Civil Internacional, que a alínea a) do n.º 3 do artigo 22.º não é aplicável aos seus tribunais; e
- b) Um Estado pode a todo o momento declarar, por meio de notificação feita à Organização da Aviação Civil Internacional, que a Convenção de Varsóvia modificada na Haia em 1955 e em Guatemala em 1971 não será aplicável ao transporte de pessoas, bagagens e mercadorias efectuado pelas suas autoridades militares a bordo de aeronaves matriculadas no dito Estado e cuja capacidade total tenha sido reservada por tais autoridades ou por conta das mesmas.

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

ARTIGO XXIV

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

ARTIGO XXV

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

ARTIGO XXVI

O presente Protocolo permanecerá aberto para assinatura de qualquer Estado referido no artigo XVIII no Ministério das Relações Exteriores da República de Guatemala até 30 de Setembro de 1971 e, depois, até à sua entrada em vigor nos termos do artigo XX, na Organização da Aviação Civil Internacional. O Go-

verno da República de Guatemala informará com a maior brevidade a Organização da Aviação Civil Internacional de qualquer assinatura e da data desta no período em que o Protocolo estiver aberto para assinatura em Guatemala.

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

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

Direcção-Geral dos Negócios Políticos

Decreto n.º 97/81

de 24 de Julho

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

É aprovada a Convenção Relativa à Justaposição de Controles e ao Tráfego Fronteiriço entre Portugal e Espanha, assinada em Madrid em 7 de Maio de 1981, cujos textos, em português e espanhol, acompanham o presente decreto.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 25 de Junho de 1981. — *Francisco José Pereira Pinto Balsemão*.

Assinado em 9 de Julho de 1981.

Publique-se.

O Presidente da República, ANTÓNIO RAMALHO EANES.

CONVENÇÃO RELATIVA A JUSTAPOSIÇÃO DE CONTROLES E AO TRÁFEGO FRONTEIRIÇO ENTRE PORTUGAL E ESPANHA

CAPÍTULO I

Disposições gerais

ARTIGO 1.º

Para os fins da presente Convenção, entende-se por:

1 — Controle, a aplicação de todas as disposições legais, regulamentares e administrativas dos dois Estados referentes à passagem da fronteira por pessoas, bem como à entrada, saída e trânsito de bagagens, mercadorias, veículos e outros bens.

2 — Estado sede, o Estado em cujo território se efectue o controle pelo outro Estado.

3 — Estado limítrofe, o outro Estado.

4 — Zona, a parte do território do Estado sede em cujo interior os funcionários do Estado limítrofe são competentes para efectuar o controle.

5 — Instalações, as infra-estruturas e as superestruturas situadas na zona (plataforma, vias, edifícios,

alpendres, serviços de abastecimento de águas, saneamento, electricidade e outros serviços análogos).

6 — Estações, as estações fronteiriças de controles nacionais justapostos.

7 — Mercadorias, mercadorias propriamente ditas, bagagens, veículos e outros bens.

8 — Funcionários, as pessoas pertencentes às administrações encarregadas de realizar os controles e que exerçam as suas funções nas estações fronteiriças de controles nacionais justapostos.

ARTIGO 2.º

1 — Com o fim de simplificar e acelerar as formalidades referentes à passagem da sua fronteira comum, tanto por via férrea como por via rodoviária, as Partes Contratantes poderão estabelecer, no âmbito da presente Convenção, estações instaladas em ambos ou em um só lado da fronteira.

As Partes Contratantes autorizarão, por conseguinte, os funcionários de um dos dois Estados a exercer a sua missão no território do outro Estado.

2 — O estabelecimento, mudança, modificação ou supressão dessas estações será objecto de acordos que delimitarão as zonas e que entrarão em vigor depois da troca de notas diplomáticas.

3 — Em caso de urgência, as administrações aduaneiras interessadas poderão, de comum acordo, introduzir as modificações que se considerem necessárias na delimitação inicial da zona ou no funcionamento dos serviços. O acordo assim concluído entrará em vigor imediatamente, com carácter provisório, e será aplicável enquanto subsistir a urgência que o motivou ou vindo a ser posteriormente sancionado por troca de notas diplomáticas.

4 — Quando num acordo concluído em virtude do precedente n.º 2 não se incluía na zona uma parte do território prevista no artigo 3.º, poderá estipular-se a aplicação, nesta parte, de algumas disposições da presente Convenção ou o reconhecimento de certos direitos e obrigações que da mesma constem, em especial a manutenção da faculdade de vigilância pelos funcionários do Estado limítrofe.

ARTIGO 3.º

A zona poderá compreender:

1 — No referente ao tráfego ferroviário:

- Uma parte da estação do caminho de ferro e das suas dependências;
- Os comboios de passageiros ou de mercadorias e uma parte determinada das vias e dos cais onde estacionam estes comboios durante a realização do controle;
- Os comboios de passageiros ou de mercadorias no percurso compreendido entre a estação de caminho de ferro e a fronteira comum, a secção da via entre a fronteira e a estação, bem como a parte das estações do caminho de ferro situadas neste percurso.

2 — No referente ao tráfego rodoviário:

- Uma parte dos edifícios destinados aos serviços;