Proposta de decisão do Conselho sobre a aprovação pelas Comunidades Europeias da Convenção para a Unificação de Certas Regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional (Convenção de Montreal)

(2000/C 337 E/37)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

COM(2000) 446 final — 2000/0193(CNS)

(Apresentada pela Comissão em 17 de Julho de 2000)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 80.º, em conjugação com a primeira frase do primeiro parágrafo do n.º 2 do seu artigo 300.º e o primeiro parágrafo do n.º 3 do seu artigo 300.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu,

Considerando o seguinte:

(1) As transportadoras aéreas da Comunidade Europeia têm vantagens em operar segundo regras uniformes e claras no que respeita à sua responsabilidade por danos e tais regras devem ser as mesmas que as aplicadas às transportadoras de países terceiros.

(2) A Comunidade participou na Conferência Diplomática realizada em 8 de Maio de 1999 em Montreal, em que foi adoptada a Convenção para a Unificação de certas Regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional (Convenção de Montreal).

(3) As Organizações Regionais de Integração Económica que têm competência em certas matérias regidas pela Convenção de Montreal podem ser Partes nela.

(4) A Comunidade assinou a Convenção em 9 de Dezembro de 1999.

(5) A Comunidade e os seus Estados-Membros partilham a competência nas matérias abrangidas pela Convenção de Montreal, pelo que é necessário que a Comunidade e os seus Estados-Membros, em simultâneo, a ratifiquem, por forma a garantir a aplicação uniforme e integral das suas disposições na União Europeia,

DECIDE:

Artigo 1.º

A Convenção, chamada Convenção de Montreal, de 28 de Maio de 1999, para a Unificação de Certas Regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional é aprovada em nome da Comunidade Europeia. O texto da Convenção acompanha a presente decisão como anexo A.

Artigo 2.º

O Presidente do Conselho depositará, em nome da Comunidade Europeia, o instrumento de ratificação junto do Secretário Geral da Organização Internacional da Aviação Civil, de acordo com o artigo 53.º da Convenção, juntamente com a Declaração de Competência anexada à presente decisão como anexo B.

O instrumento de ratificação da Comunidade Europeia será depositado simultaneamente com os instrumentos de ratificação de todos os Estados-Membros.

ANEXO A

CONVENÇÃO PARA A UNIFICAÇÃO DE CERTAS REGRAS RELATIVAS AO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

OS ESTADOS PARTES NA PRESENTE CONVENÇÃO,

RECONHECENDO a contribuição significativa da Convenção para a Unificação de certas Regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia em 12 de Outubro de 1929, a seguir designada «Convenção de Varsóvia», e de outros instrumentos conexos para a harmonização do direito aéreo internacional privado;

RECONHECENDO a necessidade de modernizar e consolidar a Convenção de Varsóvia e os instrumentos conexos;

RECONHECENDO a importância de assegurar a protecção dos interesses dos utilizadores do transporte aéreo internacional, bem como a necessidade de uma indemnização equitativa com base no princípio da restituição;

REAFIRMANDO a conveniência de assegurar um desenvolvimento ordenado das operações de transporte aéreo internacional e um fluxo regular de passageiros, bagagens e mercadorias, em conformidade com os princípios e objectivos da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional celebrada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944;

CONVICTOS de que uma acção colectiva dos Estados atinente a uma maior harmonização e codificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional através da celebração de uma nova Convenção constitui o meio mais adequado de alcançar um justo equilíbrio de interesses,

ACORDARAM NAS SEGUINTES DISPOSIÇÕES:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

1. A presente Convenção aplica-se a todas as operações de transporte internacional de pessoas, bagagens ou mercadorias em aeronave efectuadas a título oneroso. A presente Convenção aplica-se igualmente às operações gratuitas de transporte em aeronave efectuadas por uma empresa de transportes aéreos.

2. Para efeitos da presente Convenção, entende-se por «transporte internacional» todas as operações de transporte em que, segundo as estipulações das partes, o ponto de partida e o ponto de destino, independentemente de se verificar uma interrupção do transporte ou um transbordo, se situam no território dos dois Estados Partes ou no território de um único Estado Parte, caso tenha sido acordada uma escala no território de um terceiro Estado, mesmo que este não seja Parte na Convenção. O transporte entre dois pontos situados no território de um único Estado Parte, sem uma escala acordada no território de outro Estado, não é considerado transporte internacional para efeitos da presente Convenção.

3. Para efeitos da presente Convenção, o transporte a realizar por várias transportadoras sucessivas é considerado um transporte único e indiviso caso tenha sido considerado pelas partes uma única operação, independentemente de ter sido acordado sob a forma de um único contrato ou de uma série de contratos, e não perde o seu carácter internacional pelo facto de um contrato, ou uma série de contratos, dever ser integralmente executado no território do mesmo Estado.

4. A presente Convenção aplica-se igualmente aos transportes a que se refere o capítulo V, nas condições nele previstas.

Artigo 2.º

Transportes efectuados pelo Estado e transporte de objectos postais

1. A presente Convenção aplica-se aos transportes efectuados pelo Estado ou por organismos públicos constituídos por lei, desde que preencham as condições previstas no artigo 1.º.

2. No transporte de objectos postais, a transportadora é responsável apenas perante a administração postal competente, de acordo com as regras aplicáveis à relação entre as transportadoras e as administrações postais.

3. Sem prejuízo do disposto no n.º 2, as disposições da presente Convenção não são aplicáveis ao transporte de objectos postais.

CAPÍTULO II

DOCUMENTAÇÃO E DEVERES DAS PARTES REFERENTES AO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS, BAGAGENS E MERCADORIAS

Artigo 3.º

Passageiros e bagagens

1. No transporte de passageiros, será emitido um título de transporte individual ou colectivo, que deve conter:

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

b) caso os pontos de partida e de destino se situem no território de um único Estado Parte, estando acordadas uma ou mais escalas no território de outro Estado, a indicação de, pelo menos, uma dessas escalas.

2. A entrega do documento referido no n.º 1 pode ser substituída por qualquer outro meio que conserve as informações indicadas no mesmo. Caso seja utilizado um desses meios, a transportadora deve disponibilizar-se a fornecer ao passageiro, por escrito, as informações assim conservadas.

3. A transportadora entregará ao passageiro um bilhete de bagagem por cada volume de bagagem registada.

4. O passageiro será avisado, por escrito, de que a presente Convenção, quando aplicável, regula e pode limitar a responsabilidade das transportadoras por morte ou lesão corporal de passageiros e por destruição, perda ou avaria de bagagens, assim como por atraso.

5. O incumprimento das disposições previstas nos números precedentes não afecta a existência ou a validade do contrato de transporte que deve, no entanto, observar as regras previstas na presente Convenção, incluindo as relativas à limitação da responsabilidade.

Artigo 4.º

Mercadorias

1. No transporte de mercadorias, será emitida uma carta de porte aéreo.

2. A entrega da carta de porte aéreo pode ser substituída por qualquer outro meio que conserve o registo do transporte a efectuar. Caso seja utilizado um desses meios, a transportadora, se o expedidor o solicitar, deve entregar a este um recibo da mercadoria, que permita a identificação da remessa e o acesso às informações constantes do registo conservado nesse meio.

Artigo 5.º

Teor da carta de porte aéreo ou do recibo da mercadoria

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

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

b) caso os pontos de partida e de destino se situem no território de um único Estado Parte, estando acordadas uma ou mais escalas no território de outro Estado, a indicação de, pelo menos, uma dessas escalas; e

c) a indicação do peso da mercadoria.

Artigo 6.º

Documento relativo à natureza das mercadorias

Se necessário, o expedidor poderá ser convidado, para efeitos do cumprimento das formalidades exigidas pelas autoridades aduaneiras, as autoridades policiais ou outras autoridades públicas, a fornecer um documento que especifique a natureza da mercadoria. Da presente disposição não decorrem deveres, obrigações ou responsabilidade para a transportadora.

Artigo 7.º

Descrição da carta de porte aéreo

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

2. O primeiro exemplar deve comportar a menção «para a transportadora» e será assinado pelo expedidor. O segundo exemplar deve comportar a menção «para o destinatário» e será assinado pelo expedidor e pela transportadora. O terceiro exemplar será assinado pela transportadora, que o entregará ao expedidor após a aceitação da mercadoria.

3. As assinaturas da transportadora e do expedidor poderão ser impressas ou substituídas por um carimbo.

4. Caso a carta de porte aéreo seja passada pela transportadora a pedido do expedidor, presume-se, salvo prova em contrário, que aquela agiu em nome deste.

Artigo 8.º

Documentação para mais de um volume

Caso haja mais do que um volume:

a) a transportadora da mercadoria tem o direito de exigir que o expedidor passe cartas de porte aéreo separadas;

b) o expedidor tem o direito de exigir que a transportadora emita recibos da mercadoria separados quando forem utilizados os meios alternativos referidos no n.º 2 do artigo 4.º.

Artigo 9.º

Incumprimento dos requisitos relativos à documentação

O incumprimento das disposições previstas nos artigos 4.º a 8.º não afectará a existência ou a validade do contrato de transporte, que deve, no entanto, observar as regras previstas na presente Convenção, incluindo as relativas à limitação da responsabilidade.

Artigo 10.º

Responsabilidade pelos elementos contidos na documentação

1. O expedidor é responsável pela exactidão das indicações e declarações relativas à mercadoria que inscreva ou mande inscrever na carta de porte aéreo ou forneça ou mande fornecer à transportadora para inscrição no recibo da mercadoria ou no registo conservado nos meios alternativos referidos no n.º 2 do artigo 4.º. A presente disposição é igualmente aplicável quando a pessoa que age em nome do expedidor é também agente da transportadora.

2. O expedidor indemnizará a transportadora por todos os danos sofridos por esta, ou por qualquer pessoa perante quem a transportadora seja responsável, em resultado de indicações e declarações irregulares, inexactas ou incompletas por ele ou em seu nome fornecidas.

3. Sem prejuízo das disposições previstas nos n.ºs 1 e 2, a transportadora indemnizará o expedidor pelos danos que este sofra, ou em que incorra qualquer outra pessoa perante quem o expedidor seja responsável, em resultado de indicações e declarações irregulares, inexactas ou incompletas, por ela ou em seu nome inscritas no recibo da mercadoria ou no registo conservado nos meios alternativos referidos no n.º 2 do artigo 4.º.

Artigo 11.º

Valor de prova da documentação

1. A carta de porte aéreo ou o recibo da mercadoria constituem, salvo prova em contrário, presunção da celebração do contrato, da aceitação da mercadoria e das condições de transporte aí referidas.

2. As declarações constantes da carta de porte aéreo ou do recibo da mercadoria relativas ao peso, dimensões e embalagem desta, assim como as declarações relativas ao número de volumes, fazem fé até prova em contrário; as declarações referentes à quantidade, volume e estado da mercadoria não constituem meios de prova contra a transportadora, salvo na medida em que tenham sido verificadas por esta em presença do expedidor e essa verificação anotada na carta de porte aéreo ou no recibo da mercadoria, ou se se tratar de indicações relativas ao estado aparente da mercadoria.

Artigo 12.º

Direito de dispor da mercadoria

1. Sem prejuízo da sua responsabilidade pelo cumprimento de todas as obrigações decorrentes do contrato de transporte, o expedidor tem o direito de dispor da mercadoria, retirando-a no aeroporto de partida ou de destino, retendo-a no decurso da viagem por ocasião de uma aterragem, fazendo-a entregar no ponto de destino ou no decurso da viagem a pessoa diferente do destinatário originalmente designado ou pedindo o seu retorno ao aeroporto de partida. O expedidor não pode exercer o direito de dispor da mercadoria de forma que prejudique a transportadora ou outros expedidores e deve reembolsar todas as despesas imputáveis ao exercício do mesmo.

2. Caso seja impossível seguir as instruções do expedidor, a transportadora deve informá-lo imediatamente do facto.

3. Caso siga as instruções de disposição da mercadoria fornecidas pelo expedidor sem exigir a apresentação do exemplar da carta de porte aéreo ou do recibo da mercadoria entregue a este, a transportadora será responsável, sem prejuízo do seu direito a ser reembolsada pelo expedidor, por quaisquer danos daí decorrentes causados à pessoa que esteja legalmente na posse desse exemplar da carta de porte aéreo ou do recibo da mercadoria.

4. O direito do expedidor cessa no momento em que começa o do destinatário, em conformidade com o disposto no artigo 13.º. Não obstante, caso o destinatário recuse a mercadoria ou não possa ser contactado, o expedidor readquire o seu direito de disposição.

Artigo 13.º

Entrega das mercadorias

1. Excepto nos casos em que o expedidor tenha exercido o seu direito ao abrigo das disposições do artigo 12.º, o destinatário poderá exigir à transportadora que lhe entregue a mercadoria, desde o momento da chegada desta ao ponto de destino, mediante o pagamento das taxas devidas e o cumprimento das condições de transporte.

2. Salvo estipulação em contrário, a transportadora deverá avisar imediatamente o destinatário da chegada da mercadoria.

3. Caso a transportadora admita a perda da mercadoria ou esta não chegue no prazo de sete dias a contar da data em que deveria ter chegado, o destinatário pode fazer valer contra a transportadora os direitos decorrentes do contrato de transporte.

Artigo 14.º

Exercício dos direitos do expedidor e do destinatário

O expedidor e o destinatário podem exercer, em nome próprio, os direitos que lhes são respectivamente conferidos pelos artigos 12.º e 13.º, quer ajam em interesse próprio quer no interesse de terceiro, na condição de cumprirem as obrigações que lhes são impostas por força do contrato de transporte.

Artigo 15.º

Relações entre o expedidor e o destinatário ou relações mútuas de terceiros

1. As disposições previstas nos artigos 12.º, 13.º e 14.º não afectam a relação entre o expedidor e o destinatário nem as relações mútuas de terceiros cujos direitos emanem do expedidor ou do destinatário.

2. As disposições previstas nos artigos 12.º, 13.º e 14.º só podem ser derrogadas por disposição expressa da carta de porte aéreo ou do recibo da mercadoria.

Artigo 16.º

Formalidades exigidas pelas autoridades aduaneiras, as autoridades policiais ou outras autoridades públicas

1. O expedidor deve fornecer as informações e os documentos necessários ao cumprimento das formalidades exigidas pelas autoridades aduaneiras, as autoridades policiais ou outras autoridades públicas antes da entrega da mercadoria. O expedidor é responsável perante a transportadora pelo dano causado pela ausência, insuficiência ou irregularidade de tais informações ou documentos, excepto se o dano for causado com culpa da transportadora, seus trabalhadores ou agentes.

2. A transportadora não está obrigada a verificar a exactidão ou suficiência de tais informações ou documentos.

CAPÍTULO III

RESPONSABILIDADE DA TRANSPORTADORA E LIMITES DA INDEMNIZAÇÃO POR DANOS

Artigo 17.º

Morte e lesão corporal de passageiros — Avaria de bagagens

1. A transportadora só é responsável pelo dano causado em caso de morte ou lesão corporal de um passageiro se o acidente que causou a morte ou a lesão tiver ocorrido a bordo da aeronave ou durante uma operação de embarque ou desembarque.

2. A transportadora só é responsável pelo dano causado em caso de destruição, perda ou avaria de bagagem registada se o evento causador de tal destruição, perda ou avaria se produzir a bordo da aeronave ou durante um período em que a bagagem registada se encontre à guarda da transportadora. Não obstante, a transportadora não será responsável se o dano tiver resultado exclusivamente de defeito, da natureza ou de vício próprio da bagagem. No caso de bagagem não registada, incluindo objectos pessoais, a transportadora é responsável se o dano for causado com culpa da transportadora, seus trabalhadores ou agentes.

3. Caso a transportadora admita a perda de bagagem registada ou esta não chegue no prazo de vinte e um dias a contar da data em que deveria ter chegado, o passageiro pode fazer valer contra a transportadora os direitos decorrentes do contrato de transporte.

4. Salvo disposição em contrário, para efeitos da presente Convenção entende-se por «bagagem» quer a bagagem registada quer a bagagem não registada.

Artigo 18.º

Danos causados a mercadorias

1. A transportadora é responsável pelo dano causado em caso de destruição, perda ou avaria da mercadoria, desde que o evento causador do dano ocorra durante o transporte aéreo.

2. Não obstante, a transportadora não será responsável se provar que a destruição, perda ou avaria se deve exclusivamente a um ou mais dos seguintes factos:

a) defeito, natureza ou vício próprio da mercadoria;

b) embalagem defeituosa da mercadoria, efectuada por pessoa distinta da transportadora, seus trabalhadores ou agentes;

c) acto de guerra ou conflito armado;

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

3. O transporte aéreo na acepção do n.º 1 compreende o período durante o qual a mercadoria se encontra à guarda da transportadora.

4. O período de transporte aéreo não compreende nenhum transporte terrestre, marítimo ou por via navegável interior efectuado fora de um aeroporto. No entanto, se for efectuado tal transporte no âmbito de um contrato de transporte aéreo para efeitos de carregamento, entrega ou transbordo, presume-se, salvo prova em contrário, que o dano resultou de evento ocorrido durante o transporte aéreo. Caso a transportadora, sem a autorização do expedidor, substitua o modo aéreo por outro modo de transporte para a totalidade ou parte de um transporte que, segundo as estipulações das partes, se faria por ar, presume-se que tal transporte se realizou no período de transporte aéreo.

Artigo 19.º

Atrasos

A transportadora é responsável pelo dano resultante de atraso no transporte aéreo de passageiros, bagagens ou mercadorias. Não obstante, a transportadora não será responsável pelo dano resultante de atraso se provar que ela ou os seus trabalhadores ou agentes adoptaram todas as medidas que poderiam razoavelmente ser exigidas para evitar o dano ou que lhes era impossível adoptar tais medidas.

Artigo 20.º

Exoneração

Se provar que foi negligência ou outro acto doloso ou omissão da pessoa que reclama a indemnização, ou da pessoa de quem emanam os direitos da primeira, que causou ou contribuiu para o dano, a transportadora será total ou parcialmente exonerada da sua responsabilidade perante o requerente na medida

em que tal negligência, acto doloso ou omissão causou ou contribuiu para o dano. Quando a indemnização por motivo de morte ou lesão corporal de um passageiro é reclamada por terceiro, a transportadora será igualmente total ou parcialmente exonerada da sua responsabilidade na medida em que provar que foi negligência ou outro acto doloso ou omissão do passageiro que causou ou contribuiu para o dano. O presente artigo aplica-se a todas as disposições em matéria de responsabilidade da presente Convenção, incluindo o n.º 1 do artigo 21.º.

Artigo 21.º

Indemnização em caso de morte ou lesão corporal de passageiros

1. A transportadora não poderá excluir ou limitar a sua responsabilidade pelos danos a que se refere o n.º 1 do artigo 17.º que não excedam 100 000 Direitos de Saque Especiais por passageiro.

2. A transportadora não será responsável pelos danos a que se refere o n.º 1 do artigo 17.º que excedam 100 000 Direitos de Saque Especiais por passageiro, se provar que:

a) tais danos não foram causados por negligência ou outro acto doloso ou omissão sua ou dos seus trabalhadores ou agentes;

b) tais danos foram causados exclusivamente por negligência ou outro acto doloso ou omissão de terceiro.

Artigo 22.º

Limites da responsabilidade por atrasos, bagagens e mercadorias

1. No transporte de pessoas, em caso de dano causado por atraso, conforme especificado no artigo 19.º, a responsabilidade da transportadora está limitada a 4 150 Direitos de Saque Especiais por passageiro.

2. No transporte de bagagens, a responsabilidade da transportadora em caso de destruição, perda, avaria ou atraso está limitada a 1 000 Direitos de Saque Especiais por passageiro, salvo declaração especial de interesse na entrega no destino feita pelo passageiro no momento da entrega da bagagem à transportadora e mediante o pagamento de um montante suplementar eventual. Nesse caso, a transportadora será responsável pelo pagamento de um montante igual ou inferior ao montante declarado, excepto se provar que tal montante é superior ao real interesse do passageiro na entrega no destino.

3. No transporte de mercadorias, a responsabilidade da transportadora em caso de destruição, perda, avaria ou atraso está limitada a 17 Direitos de Saque Especiais por quilograma, salvo declaração especial de interesse na entrega no destino feita pelo expedidor no momento da entrega da mercadoria à transportadora e mediante o pagamento de um montante suplementar eventual. Nesse caso, a transportadora será responsável pelo pagamento de um montante igual ou inferior ao montante declarado, excepto se provar que tal montante é superior ao real interesse do expedidor na entrega no destino.

4. Em caso de destruição, perda, avaria ou atraso na entrega de parte da mercadoria ou de qualquer objecto que faça parte da mesma, o peso a ter em consideração para determinação do montante ao qual se limita a responsabilidade da transportadora corresponderá exclusivamente ao peso total do volume ou volumes em causa. Não obstante, quando a destruição, perda, avaria ou atraso na entrega de parte da mercadoria ou de um objecto que dela faça parte afectar o valor de outros volumes abrangidos pela mesma carta de porte aéreo ou o mesmo recibo da mercadoria ou, caso estes documentos não tenham sido emitidos, pelo mesmo registo conservado nos meios alternativos referidos no n.º 2 do artigo 4.º, o peso total de tal volume ou volumes será igualmente tido em consideração na determinação do limite de responsabilidade.

5. As disposições previstas nos n.ºs 1 e 2 não são aplicáveis se se provar que o dano resultou de acto ou omissão da transportadora, seus trabalhadores ou agentes, cometido com a intenção de causar dano ou de forma imprudente e com consciência de que poderia provavelmente ocorrer dano; caso tal acto ou omissão tenha sido cometido por um trabalhador ou agente, deve igualmente ser provado que o trabalhador ou agente agia no exercício das suas funções.

6. Os limites estabelecidos no artigo 21.º e no presente artigo não obstam a que o Tribunal atribua, por acréscimo, em conformidade com a legislação aplicável, a totalidade ou parte das custas judiciais e de outras despesas do processo incorridas pelo autor da acção, incluindo juros. Esta disposição não será aplicável caso o montante da indemnização atribuída, excluindo as custas judiciais e outras despesas do processo, não exceda o montante oferecido, por escrito, pela transportadora ao autor da acção no prazo de seis meses a contar da data da ocorrência causadora do dano ou antes de começar a instância, se esta tiver início em data posterior.

Artigo 23.º

Conversão das unidades monetárias

1. Os montantes expressos em Direitos de Saque Especiais na presente Convenção referem-se ao Direito de Saque Especial tal como é definido pelo Fundo Monetário Internacional. A conversão dos montantes em moeda nacional efectuar-se-á, em caso de processo judicial, de acordo com o valor dessa moeda expresso em Direitos de Saque Especiais à data da sentença. O valor em Direitos de Saque Especiais da moeda de um Estado Parte que seja membro do Fundo Monetário Internacional será calculado em conformidade com o método de valoração aplicado pelo Fundo Monetário Internacional à data da sentença para as suas próprias operações e transacções. O valor em Direitos de Saque Especiais da moeda de um Estado Parte que não seja membro do Fundo Monetário Internacional será calculado da forma determinada por esse Estado.

2. No entanto, os Estados que não sejam membros do Fundo Monetário Internacional e cuja legislação não permita a aplicação das disposições previstas no n.º 1 podem declarar, no momento da ratificação ou adesão ou posteriormente, que o limite da responsabilidade da transportadora prescrito no artigo 21.º é fixado, nas acções judiciais propostas nos seus territórios, num montante de 1 500 000 unidades monetárias por passageiro; de 62 500 unidades monetárias por passageiro no que se refere ao n.º 1 do artigo 22.º; de 15 000 unidades monetárias por passageiro relativamente ao n.º 2 do artigo 22.º; e de 250 unidades monetárias por quilograma no que se refere ao n.º 3 do artigo 22.º. Esta unidade monetária corresponde a sessenta e cinco miligramas e meio de ouro fino de novecentos milésimos. Estes montantes podem ser convertidos em moeda nacional em números inteiros. A conversão dos montantes em moeda nacional efectuar-se-á de acordo com a lei do Estado considerado.

3. O cálculo mencionado no último período do n.º 1 e a conversão mencionada no n.º 2 serão efectuados por forma a exprimir na moeda nacional do Estado Parte, relativamente aos montantes mencionados nos artigos 21.º e 22.º, na medida do possível o mesmo valor real que resultaria da aplicação do disposto nos primeiros três períodos do n.º 1. Os Estados Partes comunicarão ao depositário o método de cálculo aplicado em conformidade com o disposto no n.º 1 ou o resultado da conversão prevista no n.º 2, consoante o caso, no momento do depósito do instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão à presente Convenção e sempre que se verifique uma alteração em qualquer dos dois.

Artigo 24.º

Revisão dos limites

1. Sem prejuízo das disposições do artigo 25.º da presente Convenção e do disposto no n.º 2, os limites de responsabilidade prescritos nos artigos 21.º, 22.º e 23.º serão revistos quinquenalmente pelo depositário, tendo lugar a primeira revisão no final do quinto ano seguinte à data de entrada em vigor da presente Convenção ou, caso esta não entre em vigor no prazo de cinco anos a contar da data da sua primeira abertura para assinatura, no decurso do primeiro ano da sua entrada em vigor, por referência a um coeficiente de inflação correspondente à taxa de inflação acumulada desde a data da revisão anterior ou, no caso de primeira revisão, desde a data de entrada em vigor da Convenção. A taxa de inflação a utilizar para determinação do coeficiente de inflação será determinada com base na média ponderada das taxas anuais de aumento ou redução do Índice dos Preços no Consumidor dos Estados cujas moedas compõem o Direito de Saque Especial mencionado no n.º 1 do artigo 23.º.

2. Caso a revisão referida no n.º 1 conclua que o coeficiente de inflação excedeu 10 %, o depositário notificará os Estados Partes da revisão dos limites de responsabilidade. Tal revisão produzirá efeitos seis meses após a sua notificação aos Estados Partes. Se, no prazo de três meses a contar da sua notificação aos Estados Partes, uma maioria destes manifestar o seu desacordo, a revisão não produzirá efeitos e o depositário remeterá a questão para uma reunião dos Estados Partes. O depositário notificará imediatamente os Estados Partes da entrada em vigor de qualquer revisão.

3. Sem prejuízo do disposto no n.º 1, o procedimento referido no n.º 2 será aplicável sempre que um terço dos Estados Partes se manifeste nesse sentido e na condição de que, desde a revisão anterior, ou a data de entrada em vigor da presente Convenção caso não tenha havido nenhuma revisão anterior, o coeficiente de inflação referido no n.º 1 seja superior a 30 %. As revisões subsequentes segundo o procedimento descrito no n.º 1 serão efectuadas quinquenalmente, com início no final do quinto ano seguinte à data das revisões efectuadas em conformidade com o presente número.

Artigo 25.º

Determinação dos limites

As transportadoras poderão estipular que o contrato de transporte fique sujeito a limites de responsabilidade superiores aos previstos na presente Convenção ou a nenhum limite de responsabilidade.

Artigo 26.º

Invalidade de cláusulas contratuais

As disposições destinadas a exonerar a transportadora da sua responsabilidade ou a fixar um limite inferior ao previsto na presente Convenção são nulas, mas a nulidade de tais disposições não implica a nulidade da totalidade do contrato, que continuará sujeito às disposições da presente Convenção.

Artigo 27.º

Liberdade contratual

Nada na presente Convenção obsta a que a transportadora recuse a celebração de qualquer contrato de transporte, renuncie a defesas previstas pela Convenção ou estipule condições que não contrariem as disposições da mesma.

Artigo 28.º

Adiantamentos

Em caso de acidentes com aeronaves dos quais resultem morte ou lesão corporal de passageiros, a transportadora, se tal for imposto pela legislação nacional, pagará com a maior brevidade adiantamentos à pessoa ou pessoas singulares com legitimidade para pedir indemnização por forma a que estas possam prover às suas necessidades económicas imediatas. Tais adiantamentos não constituirão um reconhecimento da responsabilidade e podem ser deduzidos de qualquer quantia a pagar ulteriormente pela transportadora a título de indemnização por danos.

Artigo 29.º

Fundamento dos pedidos

No transporte de passageiros, bagagens e mercadorias, as acções por danos, qualquer que seja o seu fundamento, quer este resida na presente Convenção, em contrato, em acto ilícito ou em qualquer outra causa, só podem ser intentadas sob reserva das condições e limites de responsabilidade previstos na presente Convenção, sem prejuízo da determinação de quais as pessoas com legitimidade para a acção e de quais os direitos que lhes assistem. Em tais acções, as transportadoras não podem ser condenadas no pagamento de indemnizações punitivas, exemplares ou outras indemnizações não compensatórias.

Artigo 30.º

Trabalhadores, agentes — Cumulação de indemnizações

1. Nas acções intentadas contra trabalhadores ou agentes de uma transportadora com fundamento em danos abrangidos pela presente Convenção, o trabalhador ou agente em causa poderá prevalecer-se das condições e limites de responsabilidade de que a própria transportadora se pode prevalecer ao abrigo da presente Convenção se provar que agiu no exercício das suas funções.

2. O montante total em que a transportadora, seus trabalhadores ou agentes podem ser condenados não poderá, nesse caso, exceder os referidos limites.

3. Excepto no transporte de mercadorias, as disposições previstas nos n.os 1 e 2 não serão aplicáveis caso se prove que o dano resultou de acto ou omissão do trabalhador ou agente cometido com a intenção de causar dano ou de forma imprudente e com consciência de que poderia provavelmente ocorrer dano.

Artigo 31.º

Prazo de reclamação

1. A recepção, sem reclamações, da bagagem registada ou da mercadoria pela pessoa habilitada a recebê-la constitui, salvo prova em contrário, presunção de que a mesma foi entregue em boas condições e em conformidade com o título de transporte ou o registo conservado nos meios alternativos referidos no n.º 2 do artigo 3.º e no n.º 2 do artigo 4.º.

2. Em caso de avaria, a pessoa habilitada a receber a bagagem ou mercadoria deve apresentar uma reclamação à transportadora imediatamente após a descoberta da avaria e, o mais tardar, sete dias a contar da recepção, caso se trate de bagagem registada, e 14 dias a contar da recepção, caso se trate de mercadoria. Em caso de atraso, a reclamação deve ser apresentada, o mais tardar, no prazo de 21 dias a contar da data em que a bagagem ou mercadoria foi colocada à sua disposição.

3. As reclamações devem ser apresentadas por escrito e entregues ou enviadas nos prazos acima referidos.

4. Caso não seja apresentada reclamação nos prazos acima fixados, não poderá ser intentada acção contra a transportadora, salvo em caso de fraude por esta cometida.

Artigo 32.º

Morte da pessoa responsável

Em caso de morte da pessoa responsável, a acção por danos nos termos da presente Convenção deve ser intentada contra os sucessores na titularidade das suas relações jurídicas.

Artigo 33.º

Jurisdição

1. A acção por danos deve ser intentada, à escolha do autor, no território de um dos Estados Partes, seja perante o Tribunal da sede da transportadora, do estabelecimento principal desta ou do estabelecimento em que tenha sido celebrado o contrato, seja perante o Tribunal do local de destino.

2. No que se refere a danos resultantes de morte ou lesão corporal de um passageiro, a acção deve ser intentada junto de um dos Tribunais mencionados no n.º 1 ou no território do Estado Parte no qual, no momento do acidente, o passageiro tinha a sua residência principal e permanente e a partir ou com destino ao qual a transportadora explore serviços de transporte aéreo de passageiros, em aeronaves próprias ou em aeronaves de outra transportadora ao abrigo de um contrato comercial, e no qual essa transportadora conduza a sua actividade de transporte aéreo de passageiros em instalações por ela arrendadas ou de que seja proprietária ou arrendadas ou propriedade de outra transportadora com a qual tenha um acordo comercial.

3. Para efeitos do disposto no n.º 2 entende-se por:

a) «acordo comercial», um acordo que não um acordo de agência, celebrado entre transportadoras e relativo à prestação de serviços comuns de transporte aéreo de passageiros;

b) «residência principal e permanente», o domicílio fixo e permanente do passageiro à data do acidente. A nacionalidade do passageiro não constituirá um factor determinante a este respeito.

4. As questões processuais serão reguladas pela lei do Tribunal que conhece a acção.

Artigo 34.º

Arbitragem

1. Sem prejuízo das disposições previstas no presente artigo, as partes num contrato de transporte de mercadorias podem estipular que os litígios relativos à responsabilidade da transportadora nos termos da presente Convenção serão dirimidos por arbitragem. Tal acordo deve ser celebrado por escrito.

2. O processo de arbitragem deve decorrer, à escolha do requerente, numa das jurisdições referidas no artigo 33.º.

3. O árbitro ou o tribunal arbitral aplicarão as disposições da presente Convenção.

4. As disposições previstas nos n.os 2 e 3 serão consideradas parte de qualquer cláusula ou acordo de arbitragem e todos os termos de tal cláusula ou acordo contrários a essas disposições serão considerados nulos.

Artigo 35.º

Prescrição

1. O direito à indemnização extinguir-se-á se não for intentada uma acção no prazo de dois anos a contar da data da chegada ao destino, da data em que a aeronave deveria ter chegado ou da data da interrupção do transporte.

2. O método de cálculo deste prazo será determinado pela lei do Tribunal que conhece a acção.

Artigo 36.º

Transporte sucessivo

1. No caso de um transporte a realizar por várias transportadoras sucessivas abrangido pela definição constante do n.º 3 do artigo 1.º, cada transportadora que aceite passageiros, bagagens ou mercadorias fica sujeita às regras fixadas na presente Convenção e é considerada parte no contrato de transporte, na medida em que este se refira à parte do transporte executado sob sua supervisão.

2. No caso de um transporte desta natureza, o passageiro, ou qualquer pessoa com direito à indemnização respeitante ao passageiro, só pode intentar uma acção contra a transportadora que efectuou o transporte no decurso do qual se produziu o acidente ou o atraso, salvo quando, por acordo expresso, a primeira transportadora tenha assumido a responsabilidade por toda a viagem.

3. No que se refere a bagagens ou mercadorias, o passageiro ou o expedidor poderão intentar uma acção contra a primeira transportadora e o passageiro ou destinatário com direito à entrega poderão intentar uma acção contra a última transportadora e, além disso, cada um deles poderá intentar uma acção contra a transportadora que efectuou o transporte no decurso do qual ocorreu a destruição, perda, avaria ou atraso. As transportadoras serão solidariamente responsáveis perante o passageiro, expedidor ou destinatário.

Artigo 37.º

Direito de regresso contra terceiros

Nada na presente Convenção prejudica o direito de regresso do responsável por danos nos termos das disposições da mesma contra qualquer outra pessoa.

CAPÍTULO IV

TRANSPORTE COMBINADO

Artigo 38.º

Transporte combinado

1. Em caso de transporte combinado, efectuado em parte por via aérea e em parte por qualquer outro modo de transporte, as disposições da presente Convenção, sem prejuízo do disposto no n.º 4 do artigo 18.º, são aplicáveis exclusivamente ao transporte aéreo, desde que este preencha as condições do artigo 1.º.

2. Nada na presente Convenção obsta a que as partes, em caso de transporte combinado, insiram no título de transporte aéreo condições relativas a outros modos de transporte, desde que sejam observadas as disposições da presente Convenção no que se refere ao transporte aéreo.

CAPÍTULO V

TRANSPORTE AÉREO EFECTUADO POR ENTIDADE DIFERENTE DA TRANSPORTADORA CONTRATUAL

Artigo 39.º

Transportadora contratual — Transportadora *de facto*

As disposições do presente capítulo são aplicáveis quando uma entidade (a seguir designada «transportadora contratual») celebra a título principal um contrato de transporte regido pelas disposições da presente Convenção com um passageiro, um expedidor ou uma pessoa agindo em nome do passageiro ou do expedidor, e outra entidade (a seguir designada «transportadora *de facto*») efectua, por autorização da transportadora contratual, a totalidade ou parte do transporte, mas não é, relativamente a essa parte, transportadora sucessiva na acepção da presente Convenção. Presume-se de tal autorização, salvo prova em contrário.

Artigo 40.º

Responsabilidade da transportadora contratual e da transportadora *de facto*

Caso uma transportadora *de facto* efectue a totalidade ou parte de um transporte que, de acordo com o contrato referido no artigo 39.º, se reja pelas disposições da presente Convenção, quer a transportadora contratual quer a transportadora *de facto* estarão, salvo disposição em contrário do presente capítulo, sujeitas às regras da presente Convenção, a primeira relativamente à totalidade do transporte objecto do contrato e a última apenas no que se refere ao transporte que efectua.

Artigo 41.º

Responsabilidade mútua

1. Os actos ou omissões da transportadora *de facto* e dos seus trabalhadores e agentes agindo no exercício das suas funções serão, em relação ao transporte efectuado pela transportadora *de facto*, igualmente considerados actos e omissões da transportadora contratual.

2. Os actos e omissões da transportadora contratual e dos seus trabalhadores e agentes agindo no exercício das suas funções serão, em relação ao transporte efectuado pela transportadora *de facto*, igualmente considerados actos e omissões desta última. Não obstante, tais actos e omissões não responsabilizarão a transportadora *de facto* para além dos montantes referidos nos artigos 21.º, 22.º, 23.º e 24.º. Nenhum acordo especial ao abrigo do qual a transportadora contratual assuma obrigações não impostas pela presente Convenção, renúncia a direitos ou defesas previstos pela mesma ou declaração especial de interesse na entrega no destino contemplada no artigo 22.º afectarão a transportadora *de facto*, salvo consentimento da mesma.

Artigo 42.º

Destinatário das reclamações e instruções

Todas as reclamações ou instruções destinadas à transportadora, nos termos da presente Convenção, produzirão o mesmo efeito independentemente de serem apresentadas à transportadora contratual ou à transportadora *de facto*. Não obstante, as instruções referidas no artigo 12.º só produzirão efeitos se forem dirigidas à transportadora contratual.

Artigo 43.º

Trabalhadores e agentes

Relativamente ao transporte efectuado pela transportadora *de facto*, todos os seus trabalhadores ou agentes ou os trabalhadores ou agentes da transportadora contratual poderão, se provarem ter agido no exercício das suas funções, prevalecer-se das condições e limites de responsabilidade aplicáveis, nos termos da presente Convenção, à transportadora à qual estão vinculados, excepto se for provado que agiram de forma a excluir a aplicação dos limites de responsabilidade, tal como previstos na presente Convenção.

Artigo 44.º

Cumulação de indemnizações

Relativamente ao transporte efectuado pela transportadora *de facto*, o montante total a pagar a título de indemnização por essa transportadora e a transportadora contratual, e pelos respectivos trabalhadores ou agentes agindo no exercício das suas funções, não poderá exceder o montante máximo em que poderia ser condenada a transportadora contratual ou a transportadora *de facto* nos termos do disposto na presente Convenção, mas nenhum destes sujeitos será responsável por um montante superior ao limite que lhe for aplicável.

Artigo 45.º

Destinatário dos pedidos

Relativamente ao transporte efectuado pela transportadora *de facto*, a acção por danos pode ser intentada, à escolha do autor, contra aquela transportadora ou a transportadora contratual ou contra ambas, conjunta ou separadamente. Caso a acção seja intentada apenas contra uma dessas transportadoras, esta poderá exigir que a outra transportadora seja chamada a intervir no processo, cujas regras processuais e efeitos serão regidos pela lei do tribunal que conhece a acção.

Artigo 46.º

Jurisdição suplementar

As acções por danos contempladas no artigo 45.º devem ser intentadas, à escolha do autor, no território de um dos Estados Partes, ou perante um Tribunal competente para julgar uma acção contra a transportadora contratual, de acordo com o disposto no artigo 33.º, ou perante o Tribunal competente no local em que a transportadora *de facto* tem a sua sede ou estabelecimento principal.

Artigo 47.º

Invalidade das disposições contratuais

As disposições contratuais destinadas a exonerar a transportadora contratual ou a transportadora *de facto* da sua responsabilidade nos termos do presente capítulo ou a fixar limites inferiores aos aplicáveis de acordo com o mesmo serão nulas, mas tal nulidade não implicará a nulidade da totalidade do contrato, que continuará sujeito às disposições do presente capítulo.

Artigo 48.º

Relações entre a transportadora contratual e a transportadora *de facto*

Salvo o disposto no artigo 45.º, nada no presente capítulo afectará os direitos e obrigações recíprocas das transportadoras, incluindo o direito de regresso ou indemnização.

CAPÍTULO VI

OUTRAS DISPOSIÇÕES

Artigo 49.º

Aplicação obrigatória

São nulas as cláusulas do contrato de transporte bem como os acordos especiais celebrados antes da ocorrência do dano através dos quais as partes pretendam violar as regras estabelecidas na presente Convenção, quer determinando a legislação aplicável quer alterando as regras relativas à jurisdição competente.

Artigo 50.º

Seguro

Os Estados Partes exigirão que as suas transportadoras tenham um seguro adequado que cubra a sua responsabilidade nos termos da presente Convenção. Um Estado Parte pode exigir às transportadoras que explorem serviços com destino ao seu território que apresentem prova de que têm um seguro adequado que cobre a sua responsabilidade nos termos da presente Convenção.

Artigo 51.º

Transportes efectuados em circunstâncias extraordinárias

As disposições previstas nos artigos 3.º a 5.º, 7.º e 8.º relativas aos documentos de transporte não são aplicáveis em caso de transportes efectuados em circunstâncias extraordinárias que exorbitem do âmbito normal das actividades da transportadora.

Artigo 52.º

Definição de «dias»

Na presente Convenção, o termo «dias» designa dias de calendário e não dias úteis.

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 53.º

Assinatura, ratificação e entrada em vigor

1. A presente Convenção será aberta em 28 de Maio de 1999, em Montreal, à assinatura pelos Estados participantes na Conferência Internacional de Direito Aéreo, celebrada em Montreal de 10 a 28 de Maio de 1999. Após 28 de Maio de 1999, a Convenção ficará aberta para assinatura por todos os Estados na Sede da Organização da Aviação Civil Internacional, em Montreal, até à sua entrada em vigor nos termos do n.º 6.

2. A presente Convenção será igualmente aberta para assinatura pelas organizações regionais de integração económica. Para efeitos da presente Convenção, entende-se por «organização regional de integração económica» as organizações constituídas por Estados soberanos de uma determinada região com competência em certas matérias regidas pela presente Convenção e devidamente autorizadas para assinar, ratificar, aceitar, aprovar ou aderir à mesma. A referência a «Estado Parte» ou «Estados Partes» na presente Convenção, à excepção do n.º 2 do artigo 1.º, do n.º 1, alínea b), do artigo 3.º, da alínea b) do artigo 5.º, dos artigos 23.º, 33.º e 46.º e da alínea b) do artigo 57.º, aplica-se igualmente a organizações regionais de integração económica. Para efeitos do disposto no artigo 24.º, a referência a «maioria dos Estados Partes» e a «um terço dos Estados Partes» não será aplicável a organizações regionais de integração económica.

3. A presente Convenção está sujeita a ratificação pelos Estados e as organizações regionais de integração económica signatários.

4. Os Estados ou organizações regionais de integração económica que não assinem a presente Convenção podem aceitá-la, aprová-la ou aderir à mesma a qualquer momento.

5. Os instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão serão depositados junto da Organização da Aviação Civil Internacional, que é, pela presente, designada depositário.

6. A presente Convenção entrará em vigor no sexagésimo dia a contar da data de depósito do trigésimo instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão junto do depositário, entre os Estados que depositaram tal instrumento. Um instrumento depositado por uma organização regional de integração económica não será tido em conta para efeitos do presente número.

7. No que se refere aos restantes Estados ou organizações regionais de integração económica, a presente Convenção produzirá efeitos sessenta dias a contar da data de depósito do instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão.

8. O depositário notificará imediatamente todos os signatários e Estados Partes:

a) de cada assinatura da presente Convenção e respectiva data;

b) de cada depósito de um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, e respectiva data;

c) da data de entrada em vigor da presente Convenção;

d) da data da entrada em vigor de cada revisão dos limites de responsabilidade estabelecidos na presente Convenção;

e) das denúncias que se refere o artigo 54.º.

Artigo 54.º

Denúncia

1. Os Estados Partes podem denunciar a presente Convenção mediante notificação escrita ao depositário.

2. A denúncia produzirá efeitos cento e oitenta dias a contar da data de recepção de tal notificação pelo depositário.

Artigo 55.º

Relações com outros instrumentos da Convenção de Varsóvia

A presente Convenção prevalece sobre quaisquer regras aplicáveis ao transporte aéreo internacional:

1. Entre Estados Partes da presente Convenção pelo facto de serem igualmente Partes:

a) na Convenção Internacional para a Unificação de Certas Regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia, em 12 de Outubro de 1929 (a seguir designada por Convenção de Varsóvia);

b) no Protocolo que modifica a Convenção Internacional para a Unificação de Certas Regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia a 12 de Outubro de 1929, feito em Haia, em 28 de Setembro de 1955 (a seguir designado por Protocolo de Haia);

c) na Convenção Complementar à Convenção de Varsóvia, para a Unificação de Certas Regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional Efectuado por Pessoas Diferentes do Transportador Contratual, assinada em Guadalajara, em 18 de Setembro de 1961 (a seguir designada por Convenção de Guadalajara);

d) o Protocolo de alteração da Convenção para a Unificação de Certas Regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia a 12 de Outubro de 1929, com a redacção que lhe foi dada pelo Protocolo de Haia, de 28 de Setembro de 1955, assinado na cidade da Guatemala de 8 de Março de 1971 (a seguir designado por Protocolo da Cidade da Guatemala);

e) nos Protocolos adicionais n.os 1 a 3 e no Protocolo de Montreal n.º 4, que modificam a Convenção de Varsóvia modificada pelo Protocolo de Haia, ou a Convenção de Varsóvia modificada pelo Protocolo de Haia e pelo Protocolo da Cidade da Guatemala, assinados em Montreal em 25 de Setembro de 1975 (a seguir designados por Protocolos de Montreal); ou

2. No território de qualquer Estado Parte da presente Convenção pelo facto de este ser Parte num ou mais dos instrumentos referidos nas alíneas a) a e) *supra*.

Artigo 56.º

Estados em que vigora mais de uma ordem jurídica

1. Caso um Estado seja composto por duas ou mais unidades territoriais nas quais sejam aplicáveis diferentes ordens jurídicas no que se refere a matérias do âmbito da presente Convenção, pode esse Estado declarar, no momento da assinatura, ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, que a Convenção será aplicável a todas as suas unidades territoriais ou apenas a uma ou várias e alterar esta declaração a qualquer momento mediante outra declaração.

2. Tal declaração será notificada ao depositário e identificará expressamente as unidades territoriais às quais se aplica a Convenção.

3. Relativamente a um Estado Parte que tenha apresentado essa declaração:

a) as referências a «moeda nacional» no artigo 23.º referir-se-ão à moeda da unidade territorial desse Estado considerada; e

b) a referência a «legislação nacional» no artigo 28.º referir-se-á à legislação da unidade territorial desse Estado considerada.

Artigo 57.º

Reservas

Não será admitida qualquer reserva à presente Convenção. Não obstante, um Estado Parte pode a qualquer momento declarar, através de notificação ao depositário, que a Convenção não se aplica:

a) ao transporte aéreo internacional efectuado e explorado directamente por esse Estado Parte para fins não comerciais e no âmbito das suas funções e deveres enquanto Estado soberano; e/ou

b) ao transporte de pessoas, mercadorias e bagagens para as suas autoridades militares em aeronaves registadas ou alugadas por esse Estado Parte, cuja capacidade total seja reservada por ou em nome de tais autoridades.

EM TESTEMUNHO DO QUE os plenipotenciários abaixo assinados, devidamente autorizados, firmaram a presente Convenção.

Feita em Montreal, no vigésimo oitavo dia de Maio do ano mil novecentos e noventa e nove, nas línguas inglesa, árabe, chinesa, francesa, russa e espanhola, fazendo fé qualquer dos textos. A presente Convenção ficará depositada nos arquivos da Organização da Aviação Civil Internacional e serão remetidas pelo Depositário cópias autenticadas a todos os Estados Partes na presente Convenção, bem como a todos os Estados Partes na Convenção de Varsóvia, no Protocolo de Haia, na Convenção de Guadalajara, no Protocolo da Cidade da Guatemala e nos Protocolos de Montreal.

ANEXO B

Declaração relativa à competência da Comunidade Europeia em matérias regidas pela Convenção de 28 de Maio de 1999 para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional de passageiros (Convenção de Montreal)

1. A Convenção de Montreal prevê que as Organizações Regionais de Integração Económica constituídas pelos Estados soberanos de uma dada região com competência em certas matérias regidas pela Convenção podem tornar-se Partes nela.

2. Os actuais Estados-Membros da Comunidade Europeia são: o Reino da Bélgica, o Reino da Dinamarca, a República Federal da Alemanha, a República Helénica, o Reino de Espanha, a República Francesa, a Irlanda, a República Italiana, o Grão-Ducado do Luxemburgo, o Reino dos Países Baixos, a República da Áustria, a República Portuguesa, a República da Finlândia, o Reino da Suécia e o Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte.

3. A presente declaração não é válida para os territórios dos Estados-Membros em que não se aplica o Tratado que institui a Comunidade Europeia e não prejudica os actos ou posições que possam ser adoptados ao abrigo da Convenção pelos Estados-Membros em causa em nome ou no interesse desses territórios.

4. No que respeita às matérias abrangidas pela Convenção, os Estados-Membros da Comunidade Europeia transferiram para a Comunidade a competência no que respeita à responsabilidade por danos em caso de morte ou lesões corporais de um passageiro. [Os Estados-Membros também transferiram a competência no que respeita à responsabilidade pelos prejuízos causados pelos atrasos e em caso de destruição, perda, avaria ou atraso na entrega da bagagem] [1]. Tal inclui exigências em matéria de informação dos passageiros e a exigência de um seguro mínimo. Por conseguinte, neste domínio, cabe à Comunidade adoptar as regras e regulamentos pertinentes (a aplicar pelos Estados-Membros) e, no âmbito da sua competência, estabelecer acordos externos com países terceiros ou organizações competentes.

5. O exercício da competência que os Estados-Membros transferiram para a Comunidade nos termos do Tratado CE é, pela sua natureza, susceptível de evoluir continuamente. No âmbito do Tratado, as instituições competentes podem tomar decisões que determinem a extensão da competência da Comunidade Europeia. A Comunidade Europeia, por conseguinte, reserva-se o direito de alterar a presente declaração em conformidade, sem que tal constitua um requisito prévio para o exercício da sua competência no que respeita a matérias regidas pela Convenção de Montreal.

---

[1] A frase será acrescentada caso a alteração do Regulamento (CE) n.º 2027/97 seja adoptada antes da ratificação da Convenção de Montreal.