



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

DECRETO Nº 5.910, DE 27 DE SETEMBRO DE 2006.

Promulga a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição, e

Considerando que a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional foi celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999;

Considerando que o Congresso Nacional aprovou essa Convenção por meio do Decreto Legislativo nº 59, de 18 de abril de 2006;

Considerando que o Acordo entrou em vigor internacional em 4 de novembro de 2003, e para o Brasil, em 18 de julho de 2006, nos termos de seu Artigo 53;

DECRETA:

Art. 1º A Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999, apensa por cópia ao presente Decreto, será executada e cumprida tão inteiramente como nela se contém.

Art. 2º São sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão da referida Convenção, assim como quaisquer ajustes complementares que, nos termos do [art. 49, inciso I, da Constituição](#), acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 27 de setembro de 2006; 185º da Independência e 118º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA
Celso Luiz Nunes Amorim

Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 28.9.2006.

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

OS ESTADOS PARTES NA PRESENTE CONVENÇÃO:

RECONHECENDO a importante contribuição da Convenção Para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia, em 12 de outubro de 1929, doravante denominada "Convenção de Varsóvia", e de outros instrumentos conexos, para a harmonização do direito aeronáutico internacional privado;

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

RECONHECENDO a importância de assegurar a proteção dos interesses dos usuários do transporte aéreo internacional e a necessidade de uma indenização equitativa, fundada no princípio da restituição;

REAFIRMANDO a conveniência de um desenvolvimento ordenado das operações de transporte aéreo internacional e da circulação fluida de passageiros, bagagem e carga, conforme os princípios e objetivos da Convenção de Aviação Civil Internacional, feita em Chicago, em 07 de dezembro de 1944;

CONVENCIDOS de que a ação coletiva dos Estados para uma maior harmonização e codificação de certas regras que regulam o transporte aéreo internacional, mediante uma nova Convenção, é o meio mais apropriado para lograr um equilíbrio de interesses eqüitativo;

CONVIERAM O SEGUINTE:

Capítulo I

Disposições Gerais

Artigo 1 – Âmbito de Aplicação

1. A presente Convenção se aplica a todo transporte internacional de pessoas, bagagem ou carga, efetuado em aeronaves, mediante remuneração. Aplica-se igualmente ao transporte gratuito efetuado em aeronaves, por uma empresa de transporte aéreo.

2. Para os fins da presente Convenção, a expressão transporte internacional significa todo transporte em que, conforme o estipulado pelas partes, o ponto de partida e o ponto de destino, haja ou não interrupção no transporte, ou transbordo, estão situados, seja no território de dois Estados Partes, seja no território de um só Estado Parte, havendo escala prevista no território de qualquer outro Estado, ainda que este não seja um Estado Parte. O transporte entre dois pontos dentro do território de um só Estado Parte, sem uma escala acordada no território de outro Estado, não se considerará transporte internacional, para os fins da presente Convenção.

3. O transporte que seja efetuado por vários transportadores sucessivamente constituirá, para os fins da presente Convenção, um só transporte, quando haja sido considerado pelas partes como uma única operação, tanto se haja sido objeto de um só contrato, como de uma série de contratos, e não perderá seu caráter internacional pelo fato de que um só contrato ou uma série de contratos devam ser executados integralmente no território do mesmo Estado.

4. A presente Convenção se aplica também ao transporte previsto no Capítulo V, sob as condições nele estabelecidas.

Artigo 2 – Transporte Realizado pelo Estado e Transporte de Mala Postal

1. A presente Convenção se aplica ao transporte efetuado pelo Estado ou pelas demais pessoas jurídicas de direito público, nas condições estabelecidas no Artigo 1.

2. No transporte de mala postal, o transportador será responsável unicamente perante a administração postal correspondente, de acordo com as normas aplicáveis às relações entre os transportadores e as administrações postais.

3. Salvo o previsto no número 2 deste Artigo, as disposições da presente Convenção não se aplicarão ao transporte de mala postal.

Capítulo II

Documentação e Obrigações das Partes, Relativas ao Transporte de Passageiros, Bagagem e Carga

Artigo 3 – Passageiros e Bagagem

1. No transporte de passageiros será expedido um documento de transporte, individual ou coletivo, 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 um só Estado Parte e, caso haja sido prevista uma ou mais escalas no território de outro Estado, a indicação de pelo menos uma dessas escalas.

2. Qualquer outro meio em que conste a informação mencionada no número 1 poderá substituir a expedição do documento mencionado naquele número. Se um desses meios for utilizado, o transportador oferecerá ao passageiro expedir uma declaração escrita da informação conservada por esses meios.

3. O transportador entregará ao passageiro um talão de identificação de bagagem por cada volume de bagagem registrado.

4. O passageiro receberá um aviso escrito, indicando que, quando seja aplicável a presente Convenção, esta regulará a responsabilidade do transportador por morte ou lesões, por destruição, perda ou avaria de bagagem, e por atraso.

5. O descumprimento das disposições dos parágrafos precedentes não afetará a existência nem a validade do contrato de transporte, o qual, não obstante, ficará sujeito às regras da presente Convenção, incluindo as relativas aos limites de responsabilidade.

Artigo 4 – Carga

1. No transporte de carga, será expedido um conhecimento aéreo.

2. Qualquer outro meio no qual constem as informações relativas ao transporte que deva ser executado poderá substituir a emissão do conhecimento aéreo. Se outros meios forem utilizados, o transportador entregará ao expedidor, se este último o solicitar, um recibo da carga, que permita a identificação da remessa e o acesso à informação registrada por esses outros meios.

Artigo 5 – Conteúdo do Conhecimento Aéreo ou do Recibo de Carga

O conhecimento aéreo ou o recibo de carga deverão incluir:

a) a indicação dos pontos de partida e destino;

b) se os pontos de partida e destino estão situados no território de um só Estado Parte, e havendo uma ou mais escalas previstas no território de outro Estado, a indicação de pelo menos uma dessas escalas; e

c) a indicação do peso da remessa.

Artigo 6 – Documento Relativo à Natureza da Carga

Poderá ser exigido do expedidor que entregue um documento indicando a natureza da carga, se isso for necessário para o cumprimento das formalidades de aduana, polícia e outras autoridades públicas similares. Esta disposição não cria para o transportador qualquer dever, obrigação ou responsabilidade resultantes do anteriormente estabelecido.

Artigo 7 – Descrição do Conhecimento Aéreo

1. O conhecimento aéreo será emitido pelo expedidor em três vias originais.

2. A primeira via conterà a indicação “para o transportador”, e será assinada pelo expedidor. A segunda via conterà a indicação “para o destinatário”, e será assinada pelo expedidor e pelo transportador. A terceira via será assinada pelo transportador e por este entregue ao expedidor, após a aceitação da carga.

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

4. Se, a pedido do expedidor, o transportador emite o conhecimento aéreo, considera-se, salvo prova

em contrário, que o transportador agiu em nome do expedidor.

Artigo 8 – Documentos para Vários Volumes

Quando houver mais de um volume:

- a) o transportador da carga terá direito de solicitar ao expedidor a emissão de conhecimentos aéreos separados;
- b) o expedidor terá direito de solicitar ao transportador a entrega de recibos de carga separados, quando se utilizem os outros meios previstos no número 2 do Artigo 4.

Artigo 9 – Inobservância dos Requisitos para os Documentos

A inobservância das disposições dos Artigos 4 a 8 não afetará a existência nem a validade do contrato de transporte que, não obstante, estará sujeito às regras da presente Convenção, inclusive as relativas aos limites de responsabilidade.

Artigo 10 – Responsabilidade pelas Indicações Inscritas nos Documentos

1. O expedidor é responsável pela exatidão das indicações e declarações concernentes à carga feitas por ele ou em seu nome no conhecimento aéreo, ou feitas por ele ou em seu nome ao transportador, para inscrição no recibo de carga ou para inclusão nos registros conservados por outros meios, previstos no número 2 do Artigo 4. A presente disposição aplica-se também quando a pessoa que atua em nome do expedidor é também preposto do transportador.

2 O expedidor indenizará o transportador por todo dano que este haja sofrido, ou qualquer outra pessoa em relação à qual o transportador seja responsável, em consequência das indicações e declarações irregulares, inexatas ou incompletas feitas por ele ou em seu nome.

3. Sujeito às disposições dos números 1 e 2 deste Artigo, o transportador deverá indenizar o expedidor por todo dano que este haja sofrido, ou qualquer outra pessoa em relação à qual o expedidor seja responsável, em consequência das indicações e declarações irregulares, inexatas ou incompletas feitas pelo transportador ou em seu nome no recibo de carga ou nos registros conservados por outros meios, mencionados no número 2 do Artigo 4.

Artigo 11 – Valor Probatório dos Documentos

1. Tanto o conhecimento aéreo como o recibo de carga constituem presunção, salvo prova em contrário, da celebração do contrato, da aceitação da carga e das condições de transporte que contenham.

2. As declarações do conhecimento aéreo ou do recibo de carga relativas ao peso, dimensões e embalagem da carga, assim como ao número de volumes, constituem presunção, salvo prova em contrário, dos dados declarados; as indicações relativas à quantidade, volume e estado da carga não constituem prova contra o transportador, salvo quando este as haja comprovado na presença do expedidor e haja feito constar no conhecimento aéreo ou no recibo de carga, ou que se trate de indicações relativas ao estado aparente da carga.

Artigo 12 – Direito de Disposição da Carga

1. O expedidor tem direito, sob a condição de cumprir com todas as obrigações resultantes do contrato de transporte, de dispor da carga, retirando-a do aeroporto de saída ou destino, ou detendo-a no curso da viagem em caso de aterrissagem, ou fazendo-a entregar no lugar de destino ou no curso da viagem a uma pessoa distinta do destinatário originalmente designado, ou pedindo que seja devolvida ao aeroporto de partida. O expedidor não exercerá este direito de disposição de forma que prejudique o transportador nem outros expedidores e deverá reembolsar todos os gastos ocasionados pelo exercício deste direito.

2. Caso seja impossível executar as instruções do expedidor, o transportador deverá avisar-lhe imediatamente.

3. Se o transportador cumprir as instruções do expedidor a respeito da disposição da carga, sem exigir

a apresentação da via do conhecimento aéreo ou do recibo de carga entregue a este último, será responsável, sem prejuízo de seu direito de ressarcir-se do expedidor, do dano que possa ser causado por este fato a quem se encontre legalmente de posse desse exemplar do conhecimento aéreo ou do recibo de carga.

4. O direito do expedidor cessa no momento em que começa o do destinatário, conforme o Artigo 13. Não obstante, se o destinatário se recusa a aceitar a carga ou se não é encontrado, o expedidor recobrará seu direito de disposição.

Artigo 13 – Entrega da Carga

1. Salvo quando o expedidor haja exercido seu direito de acordo com o Artigo 12, o destinatário terá direito, desde a chegada da carga ao lugar de destino, a pedir ao transportador que lhe entregue a carga, mediante o pagamento da importância devida, desde que cumpridas as condições de transporte.

2. Salvo estipulação em contrário, o transportador deve avisar ao destinatário da chegada da carga, tão logo esta chegue.

3. Se o transportador admite a perda da carga, ou caso a carga não tenha chegado após um prazo de sete dias a partir da data em que deveria haver chegado, o destinatário poderá fazer valer contra o transportador os direitos decorrentes do contrato de transporte.

Artigo 14 – Execução dos Direitos do Expedidor e do Destinatário

O expedidor e o destinatário poderão fazer valer, respectivamente, todos os direitos que lhes concedem os Artigos 12 e 13, cada um em seu próprio nome, seja em seu próprio interesse, seja no interesse de um terceiro, desde que cumpram as obrigações impostas pelo contrato de transporte.

Artigo 15 – Relações entre o Expedidor e o Destinatário e Relações entre Terceiros

1. Os artigos 12, 13 e 14 não afetam as relações do expedidor e do destinatário entre si, nem as relações entre terceiros cujos direitos provêm do expedidor ou do destinatário.

2. As disposições dos Artigos 12, 13 e 14 só poderão modificar-se mediante uma cláusula explícita consignada no conhecimento aéreo ou no recibo de carga.

Artigo 16 – Formalidades de Aduana, Polícia ou Outras Autoridades Públicas

1. O expedidor deve proporcionar a informação e os documentos que sejam necessários para cumprir as formalidades aduaneiras, policiais e de qualquer outra autoridade pública, antes da entrega da carga ao destinatário. O expedidor é responsável perante o transportador por todos os danos que possam resultar da falta, insuficiência ou irregularidade da referida informação ou dos documentos, salvo se os mesmos se devam à culpa do transportador ou de seus prepostos.

2. O transportador não está obrigado a examinar se tal informação ou os documentos são exatos ou suficientes.

Capítulo III

Responsabilidade do Transportador e Medida da Indenização do Dano

Artigo 17 – Morte e Lesões dos Passageiros – Dano à Bagagem

1. O transportador é responsável pelo dano causado em caso de morte ou de lesão corporal de um passageiro, desde que o acidente que causou a morte ou a lesão haja ocorrido a bordo da aeronave ou durante quaisquer operações de embarque ou desembarque.

2. O transportador é responsável pelo dano causado em caso de destruição, perda ou avaria da

bagagem registrada, no caso em que a destruição, perda ou avaria haja ocorrido a bordo da aeronave ou durante qualquer período em que a bagagem registrada se encontre sob a custódia do transportador. Não obstante, o transportador não será responsável na medida em que o dano se deva à natureza, a um defeito ou a um vício próprio da bagagem. No caso da bagagem não registrada, incluindo os objetos pessoais, o transportador é responsável, se o dano se deve a sua culpa ou a de seus prepostos.

3. Se o transportador admite a perda da bagagem registrada, ou caso a bagagem registrada não tenha chegado após vinte e um dias seguintes à data em que deveria haver chegado, o passageiro poderá fazer valer contra o transportador os direitos decorrentes do contrato de transporte.

4. A menos que se indique de outro modo, na presente Convenção o termo “bagagem” significa tanto a bagagem registrada como a bagagem não registrada.

Artigo 18 – Dano à Carga

1. O transportador é responsável pelo dano decorrente da destruição, perda ou avaria da carga, sob a única condição de que o fato que causou o dano haja ocorrido durante o transporte aéreo.

2. Não obstante, o transportador não será responsável na medida em que prove que a destruição ou perda ou avaria da carga se deve a um ou mais dos seguintes fatos:

a) natureza da carga, ou um defeito ou um vício próprio da mesma;

b) embalagem defeituosa da carga, realizada por uma pessoa que não seja o transportador ou algum de seus prepostos;

c) ato de guerra ou conflito armado;

d) ato de autoridade pública executado em relação com a entrada, a saída ou o trânsito da carga.

3. O transporte aéreo, no sentido do número 1 deste Artigo, compreende o período durante o qual a carga se acha sob a custódia do transportador.

4. O período do transporte aéreo não abrange qualquer transporte terrestre, marítimo ou por águas interiores, efetuado fora de um aeroporto. Todavia, quando dito transporte se efetue durante a execução de um contrato de transporte aéreo, para o carregamento, a entrega ou o transbordo, todo dano se presumirá, salvo prova em contrário, como resultante de um fato ocorrido durante o transporte aéreo. Quando um transportador, sem o consentimento do expedidor, substitui total ou parcialmente o transporte previsto no acordo entre as duas partes como transporte aéreo por outra modalidade de transporte, o transporte efetuado por outro modo se considerará compreendido no período de transporte aéreo.

Artigo 19 – Atraso

O transportador é responsável pelo dano ocasionado por atrasos no transporte aéreo de passageiros, bagagem ou carga. Não obstante, o transportador não será responsável pelo dano ocasionado por atraso se prova que ele e seus prepostos adotaram todas as medidas que eram razoavelmente necessárias para evitar o dano ou que lhes foi impossível, a um e a outros, adotar tais medidas.

Artigo 20 – Exoneração

Se o transportador prova que a pessoa que pede indenização, ou a pessoa da qual se origina seu direito, causou o dano ou contribuiu para ele por negligência, erro ou omissão, ficará isento, total ou parcialmente, de sua responsabilidade com respeito ao reclamante, na medida em que tal negligência, ou outra ação ou omissão indevida haja causado o dano ou contribuído para ele. Quando uma pessoa que não seja o passageiro, pedir indenização em razão da morte ou lesão deste último, o transportador ficará igualmente exonerado de sua responsabilidade, total ou parcialmente, na medida em que prove que a negligência ou outra ação ou omissão indevida do passageiro causou o dano ou contribuiu para ele. Este Artigo se aplica a todas as disposições sobre responsabilidade da presente Convenção, inclusive ao número 1 do Artigo 21.

Artigo 21 – Indenização em Caso de Morte ou Lesões dos Passageiros

1. O transportador não poderá excluir nem limitar sua responsabilidade, com relação aos danos previstos no número 1 do Artigo 17, que não exceda de 100.000 Direitos Especiais de Saque por passageiro.

2. O transportador não será responsável pelos danos previstos no número 1 do Artigo 17, na medida em que exceda de 100.000 Direitos Especiais de Saque por passageiro, se prova que:

a) o dano não se deveu a negligência ou a outra ação ou omissão do transportador ou de seus prepostos; ou

b) o dano se deveu unicamente a negligência ou a outra ação ou omissão indevida de um terceiro.

Artigo 22 – Limites de Responsabilidade Relativos ao Atraso da Bagagem e da Carga

1. Em caso de dano causado por atraso no transporte de pessoas, como se especifica no Artigo 19, a responsabilidade do transportador se limita a 4.150 Direitos Especiais de Saque por passageiro.

2. No transporte de bagagem, a responsabilidade do transportador em caso de destruição, perda, avaria ou atraso se limita a 1.000 Direitos Especiais de Saque por passageiro, a menos que o passageiro haja feito ao transportador, ao entregar-lhe a bagagem registrada, uma declaração especial de valor da entrega desta no lugar de destino, e tenha pago uma quantia suplementar, se for cabível. Neste caso, o transportador estará obrigado a pagar uma soma que não excederá o valor declarado, a menos que prove que este valor é superior ao valor real da entrega no lugar de destino.

3. No transporte de carga, a responsabilidade do transportador em caso de destruição, perda, avaria ou atraso se limita a uma quantia de 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma, a menos que o expedidor haja feito ao transportador, ao entregar-lhe o volume, uma declaração especial de valor de sua entrega no lugar de destino, e tenha pago uma quantia suplementar, se for cabível. Neste caso, o transportador estará obrigado a pagar uma quantia que não excederá o valor declarado, a menos que prove que este valor é superior ao valor real da entrega no lugar de destino.

4. Em caso de destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de qualquer objeto que ela contenha, para determinar a quantia que constitui o limite de responsabilidade do transportador, somente se levará em conta o peso total do volume ou volumes afetados. Não obstante, quando a destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de um objeto que ela contenha afete o valor de outros volumes compreendidos no mesmo conhecimento aéreo, ou no mesmo recibo ou, se não houver sido expedido nenhum desses documentos, nos registros conservados por outros meios, mencionados no número 2 do Artigo 4, para determinar o limite de responsabilidade também se levará em conta o peso total de tais volumes.

5. As disposições dos números 1 e 2 deste Artigo não se aplicarão se for provado que o dano é resultado de uma ação ou omissão do transportador ou de seus prepostos, com intenção de causar dano, ou de forma temerária e sabendo que provavelmente causaria dano, sempre que, no caso de uma ação ou omissão de um preposto, se prove também que este atuava no exercício de suas funções.

6. Os limites prescritos no Artigo 21 e neste Artigo não constituem obstáculo para que o tribunal conceda, de acordo com sua lei nacional, uma quantia que corresponda a todo ou parte dos custos e outros gastos que o processo haja acarretado ao autor, inclusive juros. A disposição anterior não vigorará, quando o valor da indenização acordada, excluídos os custos e outros gastos do processo, não exceder a quantia que o transportador haja oferecido por escrito ao autor, dentro de um período de seis meses contados a partir do fato que causou o dano, ou antes de iniciar a ação, se a segunda data é posterior.

Artigo 23 – Conversão das Unidades Monetárias

1. As quantias indicadas em Direitos Especiais de Saque mencionadas na presente Convenção consideram-se referentes ao Direito Especial de Saque definido pelo Fundo Monetário Internacional. A conversão das somas nas moedas nacionais, no caso de ações judiciais, se fará conforme o valor de tais moedas em Direitos Especiais de Saque, na data da sentença. O valor em Direitos Especiais de Saque da moeda nacional de um Estado Parte, que seja membro do Fundo Monetário Internacional, será calculado de acordo com o método de avaliação adotado pelo Fundo Monetário Internacional para suas operações e transações, vigente na data da sentença. O valor em Direitos Especiais de Saque da moeda nacional de um

Estado Parte que não seja membro do Fundo Monetário Internacional será calculado na forma estabelecida por esse Estado.

2. Entretanto, os Estados que não sejam membros do Fundo Monetário Internacional e cuja legislação não permita aplicar as disposições do número 1 deste Artigo poderão declarar, no momento da ratificação ou da adesão ou ulteriormente, que o limite de responsabilidade do transportador, estabelecido no Artigo 21, é fixado na quantia de 1.500.000 unidades monetárias por passageiro, nos procedimentos judiciais seguidos em seus territórios; 62.500 unidades monetárias por passageiro, com respeito ao número 1 do Artigo 22; 15.000 unidades monetárias por passageiro, com respeito ao número 2 do Artigo 22; e 250 unidades monetárias por quilograma, com respeito ao número 3 do Artigo 22. Esta unidade monetária corresponde a sessenta e cinco miligramas e meio de ouro de lei de novecentos milésimos. Estas somas poderão converter-se na moeda nacional de que se trate, em cifras redondas. A conversão destas quantias em moeda nacional será efetuada de acordo com a lei do Estado interessado.

3. O cálculo mencionado na última sentença do número 1 deste Artigo e o método de conversão mencionado no número 2 deste Artigo se farão de forma tal que expressem na moeda nacional do Estado Parte, na medida do possível, o mesmo valor real para as quantias dos Artigos 21 e 22 que resultaria da aplicação das três primeiras orações do número 1 deste Artigo. Os Estados Partes, ao depositar seu instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão à presente Convenção comunicarão ao Depositário o método para fazer o cálculo, conforme estabelecido no número 1 deste Artigo, ou os resultados da conversão estabelecida no número 2 deste Artigo, conforme o caso, e cada vez que haja uma mudança relativa a dito método ou a esses resultados.

Artigo 24 – Revisão dos Limites

1. Sem que isto afete as disposições do Artigo 25 da presente Convenção, e sujeito ao estabelecido no número 2 seguinte, os limites de responsabilidade prescritos no Artigos 21, 22, e 23 serão revisados pelo Depositário, a cada cinco anos, devendo efetuar-se a primeira revisão ao final do quinto ano seguinte à data de entrada em vigor da presente Convenção ou, se a Convenção não entrar em vigor dentro dos cinco anos seguintes à data em que foi aberta à assinatura, dentro do primeiro ano de sua entrada em vigor, com relação a um índice de inflação que corresponda à taxa de inflação acumulada desde a revisão anterior ou, na primeira vez, desde a data da entrada em vigor da Convenção. A medida da taxa de inflação que deverá ser utilizada para determinar o índice de inflação será a média ponderada das taxas anuais de aumento ou de diminuição do índice de preços ao consumidor dos Estados cujas moedas formam o Direito Especial de Saque mencionado no número 1 do Artigo 23.

2. Se da revisão mencionada no parágrafo anterior resulta um índice de inflação superior a dez por cento, o Depositário notificará aos Estados Partes a revisão dos limites de responsabilidade. Tais revisões serão efetivadas seis meses depois de sua notificação aos Estados Partes. Se dentro dos três meses seguintes a sua notificação aos Estados Partes a maioria desses Estados Partes registrar sua desaprovação, a revisão não se efetivará e o Depositário remeterá a questão a uma reunião dos Estados Partes. O Depositário notificará imediatamente a todos os Estados Partes a entrada em vigor de toda revisão.

3. Não obstante o número 1 deste Artigo, o procedimento mencionado no número 2 deste Artigo se aplicará a qualquer momento, sempre que um terço dos Estados Partes expressem o desejo de fazê-lo e com a condição de que o índice de inflação mencionado no número 1 haja sido superior a trinta por cento, desde a revisão anterior ou desde a data da entrada em vigor da presente Convenção, caso não tenha havido uma revisão anterior. As revisões subseqüentes realizadas de acordo com o procedimento descrito no número 1 deste Artigo serão realizadas a cada cinco anos, contados a partir do final do quinto ano seguinte à data da revisão efetuada em virtude deste parágrafo.

Artigo 25 – Estipulação Sobre os Limites

O transportador poderá estipular que o contrato de transporte estará sujeito a limites de responsabilidade mais elevados que os previstos na presente Convenção, ou que não estará sujeito a nenhum limite de responsabilidade.

Artigo 26 – Nulidade das Cláusulas Contratuais

Toda cláusula que tenda a exonerar o transportador de sua responsabilidade ou a fixar um limite inferior ao estabelecido na presente Convenção será nula e de nenhum efeito, porém a nulidade de tal cláusula não implica a nulidade do contrato, que continuará sujeito às disposições da presente Convenção.

Artigo 27 – Liberdade Contratual

Nenhuma das disposições da presente Convenção impedirá o transportador de negar-se a realizar um contrato de transporte, renunciar às defesas que possa invocar em virtude da presente Convenção, ou estabelecer condições que não estejam em contradição com as disposições da presente Convenção.

Artigo 28 – Pagamentos Adiantados

No caso de acidentes de aviação que resultem na morte ou lesões dos passageiros, o transportador fará, se assim exigir sua lei nacional, pagamentos adiantados sem demora, à pessoa ou pessoas físicas que tenham direito a reclamar indenização, a fim de satisfazer suas necessidades econômicas imediatas. Tais pagamentos adiantados não constituirão reconhecimento de responsabilidade e poderão ser deduzidos de toda quantia paga posteriormente pelo transportador, como indenização.

Artigo 29 – Fundamento das Reclamações

No transporte de passageiros, de bagagem e de carga, toda ação de indenização de danos, seja com fundamento na presente Convenção, em um contrato ou em um ato ilícito, seja em qualquer outra causa, somente poderá iniciar-se sujeita a condições e limites de responsabilidade como os previstos na presente Convenção, sem que isso afete a questão de que pessoas podem iniciar as ações e quais são seus respectivos direitos. Em nenhuma das referidas ações se outorgará uma indenização punitiva, exemplar ou de qualquer natureza que não seja compensatória.

Artigo 30 – Prepostos - Total das Reclamações

1. Se for iniciada uma ação contra um preposto do transportador, por danos a que se refere a presente Convenção, este preposto, se provar que atuava no exercício de suas funções, poderá amparar-se nas condições e nos limites de responsabilidade que podem ser invocados pelo transportador, em virtude da presente Convenção.

2. O montante total das indenizações ressarcíveis pelo transportador e por seus prepostos, neste caso, não excederá de tais limites.

3. As disposições dos números 1 e 2 deste Artigo não se aplicarão se for provado que o dano é resultado de uma ação ou omissão do preposto, cometida com a intenção de causar dano, ou temerariamente e com a consciência de que provavelmente causaria o dano.

Artigo 31 – Aviso Oportuno de Protesto

1. O recebimento da bagagem registrada ou da carga, sem protesto por parte do destinatário, constituirá presunção, salvo prova em contrário, de que os mesmos foram entregues em bom estado e de acordo com o documento de transporte ou com os registros conservados por outros meios, mencionados no número 2 do Artigo 3 e no número 2 do Artigo 4.

2. Em caso de avaria, o destinatário deverá apresentar ao transportador um protesto, imediatamente após haver sido notada tal avaria e, o mais tardar, dentro do prazo de sete dias para a bagagem registrada e de quatorze dias para a carga, a partir da data de seu recebimento. Em caso de atraso, o protesto deverá ser feito o mais tardar dentro de vinte e um dias a contar do dia em que a bagagem ou a carga haja sido posta à sua disposição.

3. Todo protesto deverá ser feito por escrito e apresentado ou expedido dentro dos prazos mencionados.

4. Não havendo protesto dentro dos prazos estabelecidos, não serão admitidas ações contra o transportador, salvo no caso de fraude por parte deste.

Artigo 32 – Falecimento da Pessoa Responsável

Em caso de falecimento da pessoa responsável, a ação de indenização relativa aos danos será

exercida contra os representantes legais de sua sucessão, dentro dos limites estabelecidos na presente Convenção.

Artigo 33 – Jurisdição

1. A ação de indenização de danos deverá ser iniciada, à escolha do autor, no território de um dos Estados Partes, seja ante o tribunal do domicílio do transportador, da sede da matriz da empresa, ou onde possua o estabelecimento por cujo intermédio se tenha realizado o contrato, seja perante o tribunal do lugar de destino.

2. Com relação ao dano resultante na morte ou lesões do passageiro, a ação poderá ser iniciada perante um dos tribunais mencionados no número 1 deste Artigo ou no território de um Estado Parte em que o passageiro tenha sua residência principal e permanente no momento do acidente e para e desde o qual o transportador explore serviços de transporte aéreo de passageiros em suas próprias aeronaves ou nas de outro transportador, sob um acordo comercial, e em que o transportador realiza suas atividades de transporte aéreo de passageiros, desde locais arrendados ou que são de sua propriedade ou de outro transportador com o qual tenha um acordo comercial.

3. Para os fins do número 2,

a) “acordo comercial” significa um acordo, que não um contrato de agência, feito entre transportadores e relativo à provisão de seus serviços conjuntos de transporte aéreo de passageiros;

b) “residência principal e permanente” significa o domicílio do passageiro, no momento do acidente. A nacionalidade do passageiro não será o fator determinante a esse respeito.

4. As normas processuais serão reguladas pela lei nacional do tribunal que conhecer da questão.

Artigo 34 – Arbitragem

1. Sujeito ao previsto neste Artigo, as partes no contrato de transporte de carga podem estipular que toda controvérsia relativa à responsabilidade do transportador, prevista na presente Convenção, será resolvida por arbitragem. Dito acordo será feito por escrito.

2. O procedimento de arbitragem será realizado, à escolha do autor, em uma das jurisdições mencionadas no Artigo 33.

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

4. As disposições dos números 2 e 3 deste Artigo serão consideradas parte de toda cláusula ou acordo de arbitragem, e toda condição de tal cláusula ou acordo, que seja incompatível com tais disposições, será nula e de nenhum efeito.

Artigo 35 – Prazo Para as Ações

1. O direito à indenização se extinguirá se a ação não for iniciada dentro do prazo de dois anos, contados a partir da data de chegada ao destino, ou do dia em que a aeronave deveria haver chegado, ou do da interrupção do transporte.

2. A forma de computar esse prazo será determinada pela lei nacional do tribunal que conhecer da questão.

Artigo 36 – Transporte Sucessivo

1. No caso do transporte que haja de ser executado sucessivamente por vários transportadores e que esteja compreendido na definição do número 3 do Artigo 1, cada transportador que aceite passageiros, bagagem ou carga se submeterá às regras estabelecidas na presente Convenção e será considerado como

uma das partes do contrato de transporte, na medida em que o contrato se refira à parte do transporte efetuado sob sua supervisão.

2. No caso de um transporte dessa natureza, o passageiro ou qualquer pessoa que tenha direito a uma indenização por ele, só poderá proceder contra o transportador que haja efetuado o transporte durante o qual se produziu o acidente ou o atraso, salvo no caso em que, por estipulação expressa, o primeiro transportador haja assumido a responsabilidade por toda a viagem.

3. Em se tratando de bagagem ou carga, o passageiro ou expedidor terá direito de ação contra o primeiro transportador, e o passageiro ou o destinatário que tenha direito à entrega terá direito de ação contra o último transportador, e um e outro poderão, além disso, acionar o transportador que haja efetuado o transporte durante o qual se produziu a destruição, perda, avaria ou atraso. Esses transportadores serão solidariamente responsáveis para com o passageiro, o expedidor ou o destinatário.

Artigo 37 – Direito de Ação Contra Terceiros

Nenhuma das disposições da presente Convenção afeta a existência ou não do direito de regresso da pessoa responsável pelo dano, contra qualquer outra pessoa.

Capítulo IV

Transporte Combinado

Artigo 38 – Transporte Combinado

1. No caso de transporte combinado, efetuado em parte por via aérea e em parte por qualquer outro meio de transporte, as disposições da presente Convenção se aplicarão unicamente ao transporte aéreo, sujeito ao estabelecido no número 4 do Artigo 18, sempre que o transporte aéreo responda às condições do Artigo 1.

2. Nenhuma das disposições da presente Convenção impedirá as partes, no caso de transporte combinado, de incluir no documento de transporte aéreo condições relativas a outros meios de transporte, sempre que as disposições da presente Convenção sejam respeitadas, no que concerne ao transporte aéreo.

Capítulo V

Transporte Aéreo Realizado por Uma Pessoa Distinta do Transportador Contratual

Artigo 39 – Transportador Contratual – Transportador de Fato

As disposições deste Capítulo se aplicam quando uma pessoa – (doravante denominada “transportador contratual”), como parte, celebra um contrato de transporte regido pela presente Convenção, com um passageiro ou com um expedidor ou com uma pessoa que atue em nome de um ou de outro, e outra pessoa – (doravante denominada “transportador de fato”), realiza, em virtude de autorização dada pelo transportador contratual, todo ou parte do transporte, mas sem ser com relação a dita parte um transportador sucessivo, no sentido da presente Convenção. Tal autorização se presumirá, salvo prova em contrário.

Artigo 40 – Responsabilidades Respectivas do Transportador Contratual e do Transportador de Fato

Se um transportador de fato realiza todo ou parte de um transporte que, de acordo com o contrato a que se refere o Artigo 39, se rege pela presente Convenção, tanto o transportador contratual como o transportador de fato ficarão sujeitos, salvo disposição em contrário, prevista no presente Capítulo, às disposições da presente Convenção, o primeiro com respeito a todo o transporte previsto no contrato, e o segundo somente com respeito ao transporte que realize.

Artigo 41 – Responsabilidade Solidária

1. As ações e omissões do transportador de fato e de seus prepostos, quando estes atuem no exercício de suas funções, se considerarão também, com relação ao transporte realizado pelo transportador

de fato, como ações e omissões do transportador contratual.

2. As ações e omissões do transportador contratual e de seus prepostos, quando estes atuem no exercício de suas funções, se considerarão também, com relação ao transporte realizado pelo transportador de fato, como do transportador de fato. Não obstante, tais ações e omissões não submeterão o transportador de fato a uma responsabilidade que exceda as quantias previstas nos Artigos 21, 22, 23, e 24. Nenhum acordo especial pelo qual o transportador contratual assumira obrigações não impostas pela presente Convenção, nenhuma renúncia de direitos ou defesas estabelecidos pela Convenção e nenhuma declaração especial de valor prevista no Artigo 21 afetarão o transportador de fato, a menos que esse o aceite.

Artigo 42 – Destinatário dos Protestos e Instruções

Os protestos e instruções que devam ser dirigidos ao transportador, em virtude da presente Convenção, terão o mesmo efeito, sejam dirigidos ao transportador contratual, sejam dirigidos ao transportador de fato. Não obstante, as instruções mencionadas no Artigo 12 só surtirão efeito se dirigidas ao transportador contratual.

Artigo 43 – Prepostos

No que diz respeito ao transporte realizado pelo transportador de fato, todo preposto deste ou do transportador contratual terá direito, se prova que atuava no exercício de suas funções, a invocar as condições e os limites de responsabilidade aplicáveis em virtude da presente Convenção, ao transportador do qual é preposto, a menos que se prove que havia atuado de forma a não poder invocar os limites de responsabilidade, de acordo com a presente Convenção.

Artigo 44 – Total da Indenização

No que diz respeito ao transporte realizado pelo transportador de fato, o total das quantias ressarcíveis desse transportador e do transportador contratual e dos prepostos de um e de outro, que hajam atuado no exercício de suas funções, não excederá a maior quantia que possa ser obtida de qualquer desses transportadores em virtude da presente Convenção, mas nenhuma das pessoas mencionadas será responsável por uma quantia mais elevada que os limites aplicáveis a essa pessoa.

Artigo 45 – Destinatário das Reclamações

No que diz respeito ao transporte realizado pelo transportador de fato, a ação de indenização de danos poderá ser iniciada, à escolha do autor, contra dito transportador ou contra o transportador contratual ou contra ambos, conjunta ou separadamente. Se a ação for promovida unicamente contra um desses transportadores, este terá direito de trazer a juízo o outro transportador, regendo-se o processo e seus efeitos pela lei nacional do tribunal que conhecer da questão.

Artigo 46 – Jurisdição Adicional

Toda ação de indenização de danos prevista no Artigo 45 deverá ser iniciada, à escolha do autor, no território de uns dos Estados Partes, perante um dos tribunais em que possa processar-se uma ação contra o transportador contratual, conforme o previsto no Artigo 33, ou perante o tribunal em cuja jurisdição o transportador de fato tem seu domicílio ou a matriz de sua empresa.

Artigo 47 – Nulidade das Cláusulas Contratuais

Toda cláusula que tenda a exonerar o transportador contratual ou o transportador de fato, da responsabilidade prevista nesse Capítulo, ou a fixar um limite inferior ao aplicável de conformidade com este Capítulo, será nula e de nenhum efeito, porém a nulidade de tal cláusula não implica na nulidade do contrato, que continuará sujeito às disposições deste Capítulo.

Artigo 48 – Relações Entre o Transportador Contratual e o Transportador de Fato

Exceto o previsto no Artigo 45, nenhuma das disposições deste Capítulo afetarão os direitos e obrigações entre os transportadores, incluído todo direito de ação regressiva ou de indenização.

Capítulo VI

Outras Disposições

Artigo 49 – Aplicação Obrigatória

Toda cláusula do contrato de transporte e todos os acordos particulares concertados antes que ocorra o dano, pelos quais as partes tratem de fugir à aplicação das regras estabelecidas na presente Convenção, seja decidindo a lei que deverá ser aplicada, seja modificando as regras relativas à jurisdição, serão nulos e de nenhum efeito.

Artigo 50 – Seguro

Os Estados Partes exigirão de seus transportadores que mantenham um seguro adequado, que cubra sua responsabilidade em virtude da presente Convenção. O Estado Parte com destino ao qual o transportador explora serviços poderá exigir-lhe que apresente comprovação de que mantém um seguro adequado que cubra sua responsabilidade, de acordo com a presente Convenção.

Artigo 51 – Transporte Efetuado em Circunstâncias Extraordinárias

As disposições dos Artigos 3 a 5, 7 e 8, relativas à documentação de transporte, não se aplicarão em caso de transporte efetuado em circunstâncias extraordinárias, que excedam o alcance normal das atividades do transportador.

Artigo 52 – Definição de Dias

Quando na presente Convenção se emprega o termo “dias”, trata-se de dias corridos e não dias úteis.

Capítulo VII

Disposições Finais

Artigo 53 – Assinatura, Ratificação e Entrada em Vigor

1. A presente Convenção estará aberta em Montreal, em 28 de maio de 1999, à assinatura dos Estados participantes na Conferência Internacional de Direito Aeronáutico, celebrada em Montreal, de 10 a 28 de maio de 1999. Após 28 de maio de 1999, a Convenção estará aberta à assinatura de todos Estados na Sede da Organização de Aviação Civil Internacional, em Montreal, até sua entrada em vigor de acordo com o número 6 deste Artigo.

2. A presente Convenção estará igualmente aberta à assinatura de Organizações Regionais de Integração Econômica. Para os fins da presente Convenção, “Organização Regional de Integração Econômica” significa qualquer Organização constituída por Estados soberanos de uma região determinada, que tenha competência com relação a determinados assuntos regulados pela Convenção e haja sido devidamente autorizada a assinar e a ratificar, aceitar, aprovar ou aderir à presente Convenção. A referência a “Estado Parte” ou “Estados Partes” na presente Convenção, com exceção do número 2 do Artigo 1º e letra b) do número 1 do Artigo 3º, e letra b) do Artigo 5º, os Artigos 23, 33, 46 e a letra b) do Artigo 57, se aplicam igualmente a uma Organização Regional de Integração Econômica. Para os fins do Artigo 24, as referências a “uma maioria dos Estados Partes” e “um terço dos Estados Partes” não se aplicará a uma Organização Regional de Integração Econômica.

3. A presente Convenção estará sujeita a ratificação dos Estados e Organizações Regionais de Integração Econômica que a tenham assinado.

4. Todo Estado ou Organização Regional de Integração Econômica que não assine a presente Convenção poderá aceitá-la, aprová-la ou aderir a ela em qualquer momento.

5. Os instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão serão depositados junto à Organização de Aviação Civil Internacional, designada pela presente como Depositário.

6. A presente Convenção entrará em vigor no sexagésimo dia a contar da data do depósito do trigésimo instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão junto ao Depositário, entre os Estados que hajam depositado esse instrumento. Um instrumento depositado por uma Organização Regional de

Integração Econômica não será considerado para os fins deste parágrafo.

7. Para os demais Estados e outras Organizações Regionais de Integração Econômica, a presente Convenção vigorará sessenta dias depois da data do depósito de seus instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão.

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

- a) cada assinatura da presente Convenção e a data correspondente;
- b) o depósito de todo instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão e a data correspondente;
- c) a data de entrada em vigor da presente Convenção;
- d) a data de entrada em vigor de toda revisão dos limites de responsabilidade estabelecidos em virtude da presente Convenção;
- e) toda denúncia efetuada em virtude do Artigo 54.

Artigo 54 – Denúncia

1. Todo Estado Parte poderá denunciar a presente Convenção, mediante notificação por escrito dirigida ao Depositário.
2. A denúncia surtirá efeito cento e oitenta dias após a data em que o Depositário receba a notificação.

Artigo 55 – Relação com Outros Instrumentos da Convenção de Varsóvia

A presente Convenção prevalecerá sobre toda regra que se aplique ao transporte aéreo internacional:

1. entre os Estados Partes na presente Convenção devido a que esses Estados são comumente Partes:
 - a) da Convenção para a Unificação de Certa Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia, em 12 de outubro de 1929 – (doravante denominada Convenção de Varsóvia);
 - b) do Protocolo que modifica a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional assinada em Varsóvia, em 12 de outubro de 1929, feito na Haia, em 28 de setembro de 1955 – (doravante denominado Protocolo da Haia);
 - c) da Convenção complementar à Convenção de Varsóvia para a Unificação de Certa Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional realizado por Quem não seja o Transportador Contratual, assinada em Guadalajara, em 18 de setembro de 1961 – (doravante denominada Convenção de Guadalajara);
 - d) do Protocolo 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, assinado na cidade da Guatemala, em 8 de março de 1971 – (doravante denominado Protocolo da Cidade da Guatemala);
 - e) dos Protocolos Adicionais números 1 a 3 e o Protocolo de Montreal número 4, que modificam a Convenção de Varsóvia modificada pelo Protocolo da Haia ou a Convenção de Varsóvia modificada pelo Protocolo da Haia e o Protocolo da Cidade da Guatemala, assinados em Montreal, em 25 de setembro de 1975 – (doravante denominados Protocolos de Montreal); ou

2. dentro do território de qualquer Estado Parte na presente Convenção devido a que esse Estado é Parte em um ou mais dos instrumentos mencionados nas letras a) a e) anteriores.

Artigo 56 – Estados Com Mais de Um Sistema Jurídico

1. Se um Estado tem duas ou mais unidades territoriais nas quais são aplicáveis diferentes sistemas jurídicos com relação a questões tratadas na presente Convenção, tal Estado pode declarar, no momento da assinatura, ratificação, aceitação, aprovação ou adesão que a presente Convenção se estenderá a todas as suas unidades territoriais ou unicamente a uma ou mais delas e poderá modificar esta declaração, apresentando outra declaração, em qualquer outro momento.

2. Estas declarações serão notificadas ao Depositário e indicarão explicitamente as unidades territoriais às quais se aplica a Convenção.

3. Com respeito a um Estado Parte que haja feito essa declaração:

a) as referências à “moeda nacional” no Artigo 23 serão interpretadas como referindo-se à moeda da unidade territorial pertinente desse Estado; e

b) a referência no Artigo 28 à “lei nacional” será interpretada como referindo-se à lei da unidade territorial pertinente desse Estado.

Artigo 57 – Reservas

Não poderá ser formulada nenhuma reserva à presente Convenção, salvo que um Estado Parte poderá declarar em qualquer momento, mediante notificação dirigida ao depositário, que a presente Convenção não se aplicará;

a) ao transporte aéreo internacional realizado diretamente por esse Estado Parte, com fins não comerciais, relativo a suas funções e obrigações como Estado soberano; nem

b) ao transporte de pessoas, carga e bagagem realizado para suas autoridades militares, em aeronaves matriculadas nesse Estado Parte, ou arrendadas por este, e cuja capacidade total haja sido reservada por essas autoridades ou em nome das mesmas.

EM TESTEMUNHO DO QUE os plenipotenciários que subscrevem, devidamente autorizados, assinam a presente Convenção.

FEITO em Montreal, no dia 28 de maio de 1999, em espanhol, árabe, chinês, francês, inglês e russo, sendo todos os textos igualmente autênticos. A presente Convenção ficará depositada nos arquivos da Organização de Aviação Civil Internacional e o Depositário enviará cópias certificadas da mesma a todos os Estados Partes na presente Convenção, assim como também a todos os Estados Partes na Convenção de Varsóvia, no Protocolo da Haia, na Convenção de Guadalajara, no Protocolo da Cidade da Guatemala e nos Protocolos de Montreal.