

# CONVENÇÃO DE VARSÓVIA

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

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

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

## CAPÍTULO I

### Objecto – Definições

#### ARTIGO 1.º

1. A presente Convenção aplica-se a qualquer transporte internacional de pessoas, bagagens ou mercadorias, efectuado por aeronave mediante remuneração. Aplica-se igualmente aos transportes gratuitos efectuados por aeronave por uma empresa de transportes aéreos.
2. Para o efeito da presente Convenção, é considerado transporte internacional todo o transporte no qual, de acordo com o que foi estipulado pelas Partes, o ponto de partida e o ponto de destino, quer haja ou não interrupções de transporte ou transbordo, estejam situados quer no território de duas Altas Partes Contratantes, quer apenas no território de uma Alta Parte Contratante, se previu uma escala no território de um ou de outro Estado, mesmo que este Estado não seja uma Alta Parte Contratante. O transporte entre dois pontos dentro do território de uma única Alta Parte Contratante sem uma escala estabelecida no território do outro Estado não será considerado transporte internacional para os efeitos da presente Convenção.
3. O transporte que tenha que ser executado por vários transportes aéreos sucessivos constituirá, para a aplicação da presente Convenção, um transporte único quando tenha sido considerado pelas Partes como uma única operação, quer tenha sido objecto de um único contrato ou de uma série de contratos e não perde o seu carácter internacional pelo facto de que um só contrato ou uma série de contratos devam executar-se integralmente no território do mesmo Estado.

## ARTIGO 2º

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

## CAPÍTULO II

### Títulos de Transporte

#### SECÇÃO I

### Bilhete de Passagem

## ARTIGO 3º

1. No transporte de passageiros deverá entregar-se um bilhete de passagem que contenha:
  - a) A indicação dos pontos de partida e de destino;
  - b) Se os pontos de partida e de destino estão situados no território de uma Alta Parte Contratante e se foram previstas uma ou mais escalas no território de um outro Estado, deverá indicar-se uma dessas escalas;
  - c) Um aviso indicando que, se os passageiros realizam uma viagem cujo ponto final de destino ou uma escala se encontram noutra país sem ser o de partida, o seu transporte poderá ser regulado pela Convenção de Varsóvia, a qual na maioria dos casos limita a responsabilidade da entidade transportadora em caso de morte ou de danos corporais, bem assim como no caso de perda ou de deterioração das bagagens.
2. O bilhete de passagem faz fé, salvo prova em contrário da conclusão e das condições do contrato de transporte. A falta, a irregularidade ou a perda do bilhete não afectam nem a existência nem a validade do contrato de transporte, que continuará sujeito às normas da presente Convenção. Contudo se, com o consentimento da entidade transportadora, o passageiro embarca sem que lhe tenha sido entregue um bilhete de passagem ou se este bilhete não inclui o aviso exigido na alínea 1 c) do presente artigo, a entidade transportadora não terá o direito de fazer valer as disposições do artigo 22º.

## SECÇÃO II

### **Boletim de bagagens**

#### ARTIGO 4º

1. No transporte de bagagens registadas deverá entregar-se um boletim de bagagem que, se não for emitido juntamente com um bilhete de passagem que satisfaça os requisitos do artigo 3º., alínea 1), ou se não for incorporado no mesmo bilhete, deverá conter:
  - a) A indicação dos pontos de partida e de destino;
  - b) Se os pontos de partida e de destino estão situados no território de uma única Alta Parte Contratada e se foram previstas uma ou mais escalas num território de um outro Estado, deverá indicar-se uma dessas escalas;
  - c) Um aviso indicando que, se o transporte cujo ponto final de um destino ou uma escala se encontra num outro país que não seja o país de partida, esse transporte pode ser regulado pela Convenção de Varsóvia que, na maioria dos casos, limita a responsabilidade transportadora em casos de perda ou de deterioração das bagagens.
  
2. O boletim de bagagem faz fé, até prova em contrário, do registo das bagagens e das condições do contrato de transporte. A falta, a irregularidade ou perda do boletim não afecta nem a existência, nem a validade do contrato de transporte, que continuará sujeito às normas da presente Convenção. Contudo, se a entidade transportadora aceita guardar as bagagens sem que tenha sido entregue um boletim de bagagem, ou se este, no caso de não ser emitido em conjunto com um bilhete de passagem que satisfaça os requisitos do artigo 3º., alínea 1 c), ou não esteja incorporado nesse bilhete não comporte o aviso exigido na alínea 1, a referida entidade transportadora não terá o direito de fazer as disposições do artigo 22º., parágrafo 2.

## SECÇÃO III

### **Documentação relativa às mercadorias**

#### ARTIGO 5º

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

#### ARTIGO 6º

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

#### ARTIGO 7º

*Quando há mais de um volume:*

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

#### ARTIGO 8º

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

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

#### ARTIGO 9º

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

#### ARTIGO 10º

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

#### ARTIGO 11º

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

#### ARTIGO 12º

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

#### ARTIGO 13º

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

#### ARTIGO 14º

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

#### ARTIGO 15º

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

#### ARTIGO 16º

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

### CAPÍTULO III

#### **Responsabilidades do transportador**

#### ARTIGO 17º

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

#### ARTIGO 18º

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

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

#### ARTIGO 19º

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

#### ARTIGO 20º

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

#### ARTIGO 21º

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

#### ARTIGO 22º

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

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

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



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

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

#### ARTIGO 23º

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

#### ARTIGO 24º

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

#### ARTIGO 25º

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

#### ARTIGO 25º-A

- 1 – Se é intentada uma acção contra um agente da entidade transportadora por danos a que se refere a presente Convenção, esse agente, se provar que agiu no exercício das suas funções, poderá fazer valer os limites de responsabilidade que a entidade transportadora pode invocar em virtude do artigo 22º.
- 2 – O montante total da indemnização que neste caso se pode obter da entidade transportadora e dos seus agentes não deve ultrapassar os citados limites.
- 3 – *No transporte de passageiros e de bagagens, as disposições dos nºs 1 e 2 do presente artigo não se aplicam se se provar que o dano resulta de um acto ou omissão do proposto, seja com a intenção de provocar o dano, seja temerariamente e com consciência de que o dano resultaria provavelmente desse acto ou omissão.*

#### ARTIGO 26º

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

#### ARTIGO 27º

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

#### ARTIGO 28º

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

## ARTIGO 29º

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

## ARTIGO 30º

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

## ARTIGO 30º-A

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

## CAPÍTULO IV

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

## ARTIGO 31º

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

## CAPÍTULO V

### Disposições gerais e finais

#### ARTIGO 32º

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

#### ARTIGO 33º

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

#### ARTIGO 34º

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

#### ARTIGO 35º

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

#### ARTIGO 36º

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

#### ARTIGO 37º

1 – A presente Convenção será ratificada. Os instrumentos de ratificação serão depositados nos arquivos do Ministério dos Negócios Estrangeiros da Polónia, que notificará o depósito ao Governo de cada uma das Altas Partes Contratantes.

2 – Desde que a presente Convenção tenha sido ratificada por cinco das Altas Partes Contratantes entrará em vigor entre elas no nonagésimo dia depois do depósito da Quinta ratificação. Posteriormente entrará em vigor entre as Altas Partes Contratantes que a tiverem ratificado e a Alta Parte Contratante que depositar o seu instrumento de ratificação no nonagésimo dia após o seu depósito.

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

#### ARTIGO 38º

1 – A presente Convenção, depois da sua entrada em vigor, ficará aberta à adesão de todos os Estados.

2 – A adesão será efectuada por notificação dirigida ao Governo da República Polaca, que dela dará conhecimento ao Governo de cada uma das Altas Partes Contratantes.

3 – A adesão produzirá os seus efeitos a partir do nonagésimo dia seguinte ao da notificação feita ao Governo da República da Polónia.

#### ARTIGO 39º

1 – Cada uma das Altas Partes Contratantes poderá denunciar a presente Convenção por notificação feita ao governo da República da Polónia que dela dará imediato conhecimento ao Governo de cada uma das Altas Partes Contratantes.

2 – A denúncia produzirá os seus efeitos seis meses após a notificação da denúncia e somente em relação à parte que a ela tenha procedido.

#### ARTIGO 40º

1 – As Altas Partes Contratantes poderão, no momento da assinatura, do depósito das ratificações ou da sua adesão, declarar que a aceitação que dão à presente Convenção não se aplica a todas ou a parte das suas colónias, protectorados, territórios sob mandato ou a qualquer outro território submetido à sua soberania ou autoridade ou a qualquer outro território sob suserania.

2 – Poderão por consequência, aderir posteriormente em separado em nome de todos ou de parte das suas colónias, protectorados, territórios sob mandato, ou qualquer outro território submetido à sua soberania ou autoridade, ou qualquer outro território sob suserania excluídos assim da sua declaração inicial.

3 – Poderão também, conformando-se com as suas disposições, denunciar a presente Convenção separadamente ou por todos ou por parte das suas colónias, protectorados, territórios sob mandato, ou qualquer outro território submetido à sua soberania ou autoridade, ou qualquer outro território sob suserania.

#### ARTIGO 40º-A

1 – No artigo 37º, alínea 2, e no artigo 40º, alínea 1, a expressão Alta Parte Contratante significa Estado. Em todos os outros casos a expressão Alta Parte Contratante significa um estado cuja ratificação ou adesão à Convenção tenha entrado em vigor e cuja denúncia da mesma não tenha tido efeito.

2 – Para os efeitos da Convenção, a palavra território significa não somente o território metropolitano de um Estado, mas também os territórios cujas relações exteriores sejam da responsabilidade desse Estado.

ARTIGO 41º

Cada uma das Altas Partes Contratantes terá a faculdade, decorridos dois anos após a entrada em vigor da presente Convenção, de promover a reunião de uma nova Conferência internacional com o fim de procurar os melhoramentos que possam ser introduzidos na presente Convenção.

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

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

**RELAÇÃO DOS PAISES QUE APLICAM A CONVENÇÃO DE VARSÓVIA**

**CONTRACTING PARTIES TO THE CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR SIGNED AT WARSAW ON 12 OCTOBER 1929 AND THE PROTOCOL MODIFYING THE SAID CONVENTION SIGNED AT THE HAGUE ON 28 SEPTEMBER 1955**

Convention	Entry into force	The Convention entered into force on 13 February 1933.
	Status:	151 Parties.
Protocol	Entry into force	The Protocol entered into force on 1 August 1963.
	Status:	136 Parties.
This list, including the footnotes and reservations, reproduces the information received from the depositary, the Government of the Republic of Poland.		

States	WARSAW CONVENTION			THE HAGUE PROTOCOL		
	Signature	Ratification, Adherence or Succession (s)	Date of entry into force	Signature	Ratification, Adherence or Succession (s)	Date of entry into force
Afghanistan		20/2/69	21/5/69		20/2/69	21/5/69
Algeria		2/6/64	31/8/64		2/6/64	31/8/64
Angola		10/3/98	8/6/98		10/3/98	8/6/98
Argentina		21/3/52	19/6/52		12/6/69	10/9/69
Armenia		25/11/98	23/2/99			
Australia(1)	12/10/29	1/8/35	30/10/35	12/7/56	23/6/59	1/8/63
Austria	12/10/29	28/9/61	27/12/61		26/3/71	24/6/71
Azerbaijan		24/1/00	23/4/00		24/1/00	23/4/00
Bahamas(2)		23/5/75(s)	10/7/73		23/5/75(s)	10/7/73
Bahrain		12/3/98	10/6/98		12/3/98	10/6/98
Bangladesh(3)		1/3/79(s)	26/3/71		1/3/79(s)	26/3/71
Barbados(4)		29/1/70(s)	30/11/66			
Belarus		26/9/59	25/12/59	9/4/60	17/1/61	1/8/63
Belgium	12/10/29	13/7/36	11/10/36	28/9/55	27/8/63	25/11/63
Benin(5)		27/1/62(s)	1/8/60		27/1/62(s)	1/8/63

Bolivia		29/12/98	29/3/99			
Bosnia and Herzegovina(6)		3/3/95(s)	6/3/92		3/3/95(s)	6/3/92
Botswana(7)		21/3/77(s)	30/9/66			
Brazil	12/10/29	2/5/31	13/2/33	28/9/55	16/6/64	14/9/64
Brunei Darussalam(8)		28/2/84(s)	1/1/84			
Bulgaria		25/6/49	23/9/49		14/12/63	13/3/64
Burkina Faso		9/12/61	9/3/62			
Cambodia		12/12/96	12/3/97		12/12/96	12/3/97
Cameroon(9)		2/9/61(s)	1/1/60		2/9/61(s)	1/8/63
Canada		10/6/47r	8/9/47	16/8/56	18/4/64	17/7/64
Cape Verde		7/2/02	8/5/02		7/2/02	8/5/02
Chile		2/3/79r	31/5/79		2/3/79	31/5/79
China(10)		20/7/58	18/10/58		20/8/75	18/11/75
Colombia		15/8/66	13/11/66		15/8/66	13/11/66
Comoros		11/6/91	9/9/91			
Congo(11)		19/1/62r(s)	15/8/60		19/1/62r(s)	1/8/63
Costa Rica		10/5/84	8/8/84		10/5/84	8/8/84
Côte d'Ivoire(12)		22/2/62(s)	7/8/60		22/2/62(s)	1/8/63
Croatia(13)		14/7/93(s)	8/10/91		14/7/93(s)	8/10/91

States	WARSAW CONVENTION			THE HAGUE PROTOCOL		
	Signature	Ratification, Adherence or Succession (s)	Date of entry into force	Signature	Ratification, Adherence or Succession (s)	Date of entry into force
Cuba		21/7/64r	19/10/64		30/8/65	28/11/65
Cyprus(14)		8/5/63(s)	16/8/60		23/7/70	21/10/70
Czech Republic(15)		29/11/94(s)	1/1/93		29/11/94(s)	1/1/93
Democratic People's Republic of Korea		1/3/61	30/5/61		4/11/80	2/2/81
Democratic Republic of the Congo(16)		1/12/62(s)	30/6/60			
Denmark	12/10/29	3/7/37	1/10/37	16/3/57	3/5/63	1/8/63
Dominican Republic		25/2/72	25/5/72		25/2/72	25/5/72
Ecuador		1/12/69	1/3/70		1/12/69	1/3/70
Egypt(17)		6/9/55	5/12/55	28/9/55	26/4/56	1/8/63
El Salvador				28/9/55	17/9/56	1/8/63
Equatorial Guinea		20/12/88	19/3/89			
Estonia		16/3/98	14/6/98		16/3/98	14/6/98
Ethiopia		14/8/50r	12/11/50			
Fiji(18)		15/3/72(s)	10/10/70		15/3/72(s)	10/10/70
Finland		3/7/37	1/10/37		25/5/77	23/8/77

France	12/10/29	15/11/32	13/2/33	28/9/55	19/5/59	1/8/63
Gabon		15/2/69	16/5/69		15/2/69	16/5/69
Germany(19)	12/10/29	30/9/33	29/12/33	28/9/55	27/10/60	1/8/63
Ghana		11/8/97	9/11/97		11/8/97	9/11/97
Greece	12/10/29	11/1/38	11/4/38	28/9/55	23/6/65	21/9/65
Grenada					15/8/85	13/11/85
Guatemala(20)		3/2/97	4/5/97		28/7/71	26/10/71
Guinea		11/9/61	10/12/61		9/10/90	7/1/91
Honduras		27/6/94	25/9/94			
Hungary		29/5/36	27/8/36	28/9/55	4/10/57	1/8/63
Iceland		21/8/48	19/11/48	3/5/63	3/5/63	1/8/63
India(21)		9/2/70(s)	15/8/47		14/2/73	15/5/73
Indonesia(22)		21/2/52(s)	17/8/45			
Iran (Islamic Republic of)		8/7/75	6/10/75		8/7/75	6/10/75
Iraq(23)		28/6/72	26/9/72		28/6/72	26/9/72
Ireland		20/9/35	19/12/35	28/9/55	12/10/59	1/8/63
Israel		8/10/49	6/1/50	28/9/55	5/8/64	3/11/64
Italy	12/10/29	14/2/33	15/5/33	28/9/55	4/5/63	2/8/63
Japan	12/10/29	20/5/53	18/8/53	2/5/56	10/8/67	8/11/67
Jordan(24)		8/12/69(s)	25/5/46		15/11/73	13/2/74
Kazakhstan					30/8/02	28/11/02
Kenya(25)		7/10/64(s)	12/12/63		6/7/99	4/10/99
Kuwait		11/8/75	9/11/75		11/8/75	9/11/75
Kyrgyzstan		9/2/00	9/5/00		9/2/00	9/5/00
Lao People's Democratic Republic(26)		9/5/56(s)	19/7/49	28/9/55	9/5/56	1/8/63

– 3 – Warsaw Convention (1929) and The Hague Protocol (1955)

– 5 – Warsaw Convention (1929) and The Hague Protocol (1955)

States	WARSAW CONVENTION			THE HAGUE PROTOCOL		
	Signature	Ratification, Adherence or Succession (s)	Date of entry into force	Signature	Ratification, Adherence or Succession (s)	Date of entry into force
Latvia	12/10/29	15/11/32	13/2/33		2/10/98	31/12/98
Lebanon(27)		20/4/62(s)	22/11/43		10/5/78	8/8/78
Lesotho(28)		12/5/75(s)	4/10/66		17/10/75	15/1/76
Liberia		2/5/42	31/7/42			
Libyan Arab Jamahiriya		16/5/69	14/8/69		16/5/69	14/8/69
Liechtenstein		9/5/34	7/8/34	28/9/55	3/1/66	3/4/66
Lithuania					21/11/96	19/2/97
Luxembourg	12/10/29	7/10/49	5/1/50	28/9/55	13/2/57	1/8/63
Madagascar(29)		27/8/62(s)	26/6/60		27/8/62(s)	1/8/63
Malawi		27/10/77	25/1/78		9/6/71	7/9/71



Malaysia(30)		16/12/70(s)	16/9/63		20/9/74r	19/12/74
Maldives		13/10/95	11/1/96		13/10/95	11/1/96
Mali		26/1/61	26/4/61	16/8/62	30/12/63	29/3/64
Malta(31)		19/2/86(s)	21/9/64			
Mauritania		6/8/62	4/11/62			
Mauritius		17/10/89	15/1/90		17/10/89	15/1/90
Mexico		14/2/33	15/5/33	28/9/55	24/5/57	1/8/63
Monaco					9/4/79	8/7/79
Mongolia		30/4/62	29/7/62			
Morocco		5/1/58	5/4/58	31/5/63	17/11/75	15/2/76
Myanmar(32)		2/1/52(s)	4/1/48			
Nauru(33)		16/11/70(s)	31/1/68		16/11/70(s)	31/1/68
Nepal		12/2/66	13/5/66		12/2/66	13/5/66
Netherlands(34)	12/10/29	1/7/33	29/9/33	28/9/55	21/9/60	1/8/63
New Zealand(35)		6/4/37	5/7/37	19/3/58	16/3/67	14/6/67
Niger(36)		8/3/62(s)	3/8/60		8/3/62(s)	1/8/63
Nigeria(37)		15/10/63(s)	1/10/60		1/7/69	29/9/69
Norway	12/10/29	3/7/37	1/10/37		3/5/63	1/8/63
Oman		6/8/76	4/11/76		4/8/87	2/11/87
Pakistan(38)		30/12/69(s)	14/8/47	8/8/60	16/1/61	1/8/63
Panama		12/11/96	10/2/97		12/11/96	10/2/97
Papua New Guinea(39)		12/12/75(s)	16/9/75		12/12/75	16/9/75
Paraguay		28/8/69	26/11/69		28/8/69	26/11/69
Peru		5/7/88	3/10/88		5/7/88	3/10/88
Philippines		9/11/50r	7/2/51	28/9/55	30/11/66	28/2/67
Poland	12/10/29	15/11/32	13/2/33	28/9/55	23/4/56	1/8/63
Portugal(40)		20/3/47	18/6/47	28/9/55	16/9/63	15/12/63
Qatar		22/12/86	22/3/87		22/12/86	22/3/87
Republic of Korea					13/7/67	11/10/67
Republic of Moldova		20/3/97	19/6/97		20/3/97	19/6/97
Romania	12/10/29	8/7/31	13/2/33	28/9/55	3/12/58	1/8/63
Russian Federation(41)	12/10/29	20/8/34	18/11/34	28/9/55	25/3/57	1/8/63
Rwanda(42)		16/12/64(s)	1/7/62		27/12/90	27/3/91

States	WARSAW CONVENTION			THE HAGUE PROTOCOL		
	Signature	Ratification, Adherence or Succession (s)	Date of entry into force	Signature	Ratification, Adherence or Succession (s)	Date of entry into force
Saint Vincent and the Grenadines		3/12/01(s)	27/10/79		3/12/01	3/3/02
Samoa(43)		20/1/64(s)	1/1/62		16/10/72	14/1/73
Saudi Arabia		27/1/69	27/4/69		27/1/69	27/4/69
Senegal		19/6/64	17/9/64		19/6/64	17/9/64

Serbia and Montenegro(44)		18/7/01(s)	27/4/92		18/7/01(s)	27/4/92
Seychelles		24/6/80	22/9/80		24/6/80	22/9/80
Sierra Leone(45)		2/4/68(s)	27/4/61			
Singapore		4/9/71	3/12/71		6/11/67	4/2/68
Slovakia(46)		24/3/95(s)	1/1/93		24/3/95(s)	1/1/93
Slovenia(47)		7/8/98(s)	25/6/91		7/8/98(s)	25/6/91
Solomon Islands(48)		9/9/81(s)	7/7/78		9/9/81(s)	7/7/78
South Africa	12/10/29	22/12/54	22/3/55		18/9/67	17/12/67
Spain	12/10/29	31/3/30	13/2/33		6/12/65	6/3/66
Sri Lanka(49)		2/5/51(s)	4/2/48		21/2/97	22/5/97
Sudan		11/2/75	12/5/75		11/2/75	12/5/75
Suriname		30/6/03	28/9/03		19/10/04	17/1/05
Swaziland					20/7/71	18/10/71
Sweden		3/7/37	1/10/37	28/9/55	3/5/63	1/8/63
Switzerland	12/10/29	9/5/34	7/8/34	28/9/55	19/10/62	1/8/63
Syrian Arab Republic(50)		3/6/64(s)	2/3/59		3/6/64(s)	1/8/63
The former Yugoslav Republic of Macedonia(51)		1/9/94(s)	17/9/91		1/9/94(s)	17/9/91
Togo		2/7/80	30/9/80		2/7/80	30/9/80
Tonga(52)		21/2/77(s)	4/6/70		21/2/77	22/5/77
Trinidad and Tobago(53)		10/5/83(s)	31/8/62		10/5/83	8/8/83
Tunisia		15/11/63	13/2/64		15/11/63	13/2/64
Turkey		25/3/78	23/6/78		25/3/78	23/6/78
Turkmenistan		21/12/94	20/3/95			
Uganda		24/7/63	22/10/63			
Ukraine		14/8/59	12/11/59	15/1/60	23/6/60	1/8/63
United Arab Emirates		4/4/86	3/7/86		18/10/93	16/1/94
United Kingdom (54)	12/10/29	14/2/33	15/5/33	23/3/56	3/3/67	1/6/67
United Kingdom for the following territories: - Bermuda -British Antarctic Territory - Cayman, Turks, and Caicos Islands		3/12/34	3/3/35		3/3/67	1/6/67

States	WARSAW CONVENTION			THE HAGUE PROTOCOL		
	Signature	Ratification, Adherence	Date of entry	Signature	Ratification, Adherence	Date of entry

		or Succession (s)	into force		or Succession (s)	into force
-Akrotiri and Dhekelia - Falkland Islands and Dependencies -Hong Kong - Montserrat -St. Helena and Ascension						
United Republic of Tanzania		7/4/65	6/7/65			
United States		31/7/34r	29/10/34	28/6/56	15/9/03	14/12/03
Uruguay		4/7/79	2/10/79			
Uzbekistan		27/2/97	28/5/97		27/2/97	28/5/97
Vanuatu		26/10/81	24/1/82		26/10/81	24/1/82
Venezuela		15/6/55	13/9/55	28/9/55	26/8/60r	1/8/63
Viet Nam		11/10/82	9/1/83		11/10/82	9/1/83
Yemen		6/5/82	4/8/82		6/5/82	4/8/82
Zambia(55)		25/3/70(s)	24/10/64		25/3/70	23/6/70
Zimbabwe(56)		27/10/80(s)	18/4/80		27/10/80	25/1/81

## RESERVATIONS

### **CANADA**

Canada has deposited the following reservation: "Article 2, paragraph 1, of the present Convention shall not apply to international air transport effected directly by Canada".

### **CHILE**

The document of adherence of Chile contains the reservation provided for in the Additional Protocol to Article 2 of the Warsaw Convention of 1929.

### **CONGO**

Congo has deposited the following reservation: "The Government of the Congo (Brazzaville) wishes to state that, in application of the Additional Protocol (Article 2) and of Article XXVI of The Hague Protocol, it will not apply these texts

- to international air transport effected directly by the State,
- to the carriage of persons, cargo and baggage for its military authorities on aircraft registered in the Congo, the whole capacity of which has been reserved by or on behalf of such authorities".

### **CUBA**

Cuba has deposited the following reservation: "Article 2, paragraph 1, of the Convention shall not apply to international air transport effected directly by Cuba".

## **ETHIOPIA**

Ethiopia has deposited the following reservation: “Article 2, paragraph 1, of the Convention shall not apply to international air transport effected directly by Ethiopia”.

## **MALAYSIA**

Malaysia deposited at the time of its adherence to the Hague Protocol the following reservation: “...in accordance with Article XXVI of the Protocol, the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929, as amended by this Protocol shall not apply to the carriage of persons, cargo and baggage for the military authorities of Malaysia on aircraft, registered in Malaysia, the whole capacity of which has been reserved by or on behalf of such authorities”.

## **PHILIPPINES**

The Philippines has deposited the following reservation: “Article 2, paragraph 1, of the Convention shall not apply to international air transport effected by the Republic of the Philippines”.

## **UNITED STATES**

The United States of America has deposited the following reservation: “Article 2, paragraph 1, of the present Convention shall not apply to international air transport which may be effected by the United States of America or any territory or possession under its jurisdiction”.

## **VENEZUELA**

The Government of Venezuela has filed the following reservation: “Pursuant to the provisions of Article XXVI of the said Protocol, the Government of the Republic of Venezuela has declared that the Convention as amended by the Protocol shall not apply to the carriage of persons, goods and baggage performed for the military authorities of the Republic of Venezuela on board aircraft which are registered in Venezuela and whose entire capacity has been reserved by or on the behalf of these authorities”.

## **FOOTNOTES**

- (1) With the following territories: Papua, Norfolk Island, New Guinea.
- (2) By a note from the Minister of Foreign Affairs dated 15 May 1975, the Government of the Bahamas informed the depositary that it considered itself bound by the provisions of the Warsaw Convention of 1929 and by the provisions of The Hague Protocol of 1955 which, before that State became independent, had been extended to its territory by the United Kingdom on 3 December 1934.
- (3) By a “declaration of continuity” of the Minister of Foreign Affairs on 13 February 1979, the Government of the People’s Republic of Bangladesh informed the depositary that it considered itself bound by the provisions of the Warsaw Convention of 1929 and by the provisions of The Hague Protocol of 1955 which, before the People’s Republic of Bangladesh became independent, had been extended to its territory by the Islamic Republic of Pakistan on 26 December 1969.

- (4) In a document dated 8 December 1969 transmitted to the depositary by a note dated 8 January 1970, the Government of Barbados stipulated that it considered itself bound by the provisions of the Warsaw Convention of 1929 (before Barbados became independent, acceptance of the Convention was effected by the United Kingdom on 3 December 1934).
- (5) By a note dated 9 January 1962 Dahomey (now Benin) declared that it considered itself bound by the Convention and the Protocol (before Benin became independent, acceptance was effected by France: of the Convention, on 15 November 1932; of the Protocol, on 19 May 1959).
- (6) By a note dated 9 February 1995, deposited on 3 March 1995, the Government of the Republic of Bosnia and Herzegovina declared that it considered itself bound, by virtue of succession, by the provisions of, *inter alia*, the Warsaw Convention of 1929.
- (7) By a letter dated 31 January 1977 from the Office of the President, the Government of Botswana informed the depositary that it considered itself bound by the provisions of the Warsaw Convention of 1929 which, before that State became independent, had been extended to its territory by the United Kingdom on 2 September 1952.
- (8) In its instrument of succession of 6 February 1984, received by the depositary on 28 February 1984, the Government of Brunei Darussalam declared that it considered itself bound by the provisions of the Warsaw Convention of 1929 which had been extended to its territory by the United Kingdom on 4 July 1936.
- (9) By a note dated 21 August 1961, the Government of the Republic of Cameroon declared that it considered itself bound by the Convention and the Protocol (before Cameroon became independent, acceptance was effected by France: of the Convention, on 15 November 1932; of the Protocol, on 19 May 1959).
- (10) The instrument of accession by the People's Republic of China contains the following declaration: "The Government of the People's Republic of China is the sole legal government representing the Chinese people. The [Warsaw] Convention to which the Government of the People's Republic of China adheres shall of course apply to the entire Chinese territory including Taiwan". Notification by the Embassy of the People's Republic of China dated 16 June 1997: "...In accordance with the Joint Declaration of the Government of the People's Republic of China and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland signed on 19 December 1984, the People's Republic of China will resume the exercise of sovereignty over Hong Kong with effect from 1 July 1997. Hong Kong will, with effect from that date, become a Special Administrative Region of the People's Republic of China and will enjoy a high degree of autonomy, except in foreign and defence affairs which are the responsibilities of the Central People's Government of the People's Republic of China. In this connection I am instructed by the Minister of Foreign Affairs of the People's Republic of China to make the following notification. The Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air done in Warsaw on 12 October 1929 to which the Government of the People's Republic of China deposited its instrument of accession on 20 July 1958 and the Protocol Amending the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air done in

Warsaw on 12 October 1929 to which the Government of the People's Republic of China deposited its instrument of accession on 20 August 1975 (hereinafter referred to as the Convention and Protocol) will apply to the Hong Kong Special Administrative Region with effect from 1 July 1997. The Government of the People's Republic of China will assume responsibility for the international rights and obligations arising from the application of the above Convention and Protocol to the Hong Kong Special Administrative Region." Notification by the Embassy of the People's Republic of China dated 8 October 1999:

"In accordance with the Joint Declaration of the Government of the People's Republic of China and the Government of the Republic of Portugal on the Question of Macao signed on 13 April 1987, the Government of the People's Republic of China will resume the exercise of sovereignty over Macao with effect from 20 December 1999. Macao will, with effect from that date, become a Special Administrative Region of the People's Republic of China and will enjoy a high degree of autonomy, except in foreign and defence affairs which are the responsibilities of the Central People's Government of the People's Republic of China.

In this connection, I am instructed by the Minister of Foreign Affairs of the People's Republic of China to inform your Excellency of the following:

The Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air, done on 12 October 1929, as amended by the Hague Protocol done on 28 September 1955 (hereinafter referred to as the Convention), to which the Government of the People's Republic of China deposited its instrument of accession on 20 August 1975, will apply to the Macao Special Administrative Region with effect from 20 December 1999.

The Government of the People's Republic of China will assume responsibility for the international rights and obligations arising from the application of the above Convention and Protocol to the Macao Special Administrative Region."

(11) By a note dated 5 January 1962, the People's Republic of the Congo declared that it considered itself bound by the Convention and the Protocol (before Congo became independent, acceptance was effected by France: of the Convention, on 15 November 1932; of the Protocol, on 19 May 1959).

(12) By a note dated 7 February 1962, Côte d'Ivoire declared that it considered itself bound by the Convention and the Protocol (before Côte d'Ivoire became independent, acceptance was effected by France: of the Convention, on 15 November 1932; of the Protocol, on 19 May 1959).

(13) By a note dated 8 July 1993, deposited on 14 July 1993, the Government of Croatia declared that it considered itself bound, by virtue of succession, by the provisions of, *inter alia*, the Warsaw Convention of 1929 and The Hague Protocol of 1955 (with effect from 8 October 1991).

(14) By a note dated 23 April 1963, Cyprus declared that it considered itself bound by the Convention (before Cyprus became independent, acceptance of the Convention was effected by the United Kingdom on 3 December 1934).

(15) By a declaration dated 14 November 1994, transmitted with a note dated 23 November 1994 from the Embassy of the Czech Republic in Warsaw, deposited on 29

November 1994, the Government of the Czech Republic declared that it considered itself bound, by virtue of succession, by the provisions of, *inter alia*, the Warsaw Convention and The Hague Protocol (with effect from 1 January 1993).

(16) By a note dated 27 July 1962, the Democratic Republic of the Congo declared that it considered itself bound by the Warsaw Convention of 1929 (before the Democratic Republic of the Congo became independent, acceptance of the Convention was effected by Belgium on 13 July 1936).

(17) By a note dated 2 March 1959, the Arab Republic of Egypt declared that it considered itself bound by the ratifications previously made by the United Arab Republic: of the Convention, on 6 September 1955; of the Protocol, on 26 April 1956.

(18) In a declaration dated 25 February 1972, deposited on 15 March 1972, Fiji announced that it considered itself bound by the provisions of the Warsaw Convention of 1929 and by the provisions of The Hague Protocol of 1955 which, before that State became independent, had been extended to its territory by the United Kingdom on 3 December 1934.

(19) The German Democratic Republic, which ratified the Protocol on 19 May 1959, acceded to the Federal Republic of Germany on 3 October 1990.

(20) On 3 February 1997, Guatemala deposited its instrument of adherence to the Warsaw Convention of 1929, having been party to The Hague Protocol of 1955 since 26 October 1971.

(21) By a note dated 29 January 1970, India declared that it considered itself bound by the Convention (before India became independent, acceptance of the Convention was effected by the United Kingdom on 20 November 1934).

(22) By a note dated 2 February 1952, Indonesia declared that it considered itself bound by the Convention (before Indonesia became independent, acceptance of the Convention was effected by the Netherlands on 1 July 1933).

(23) The instrument of adherence of the Republic of Iraq contains the following declaration: "The adherence of the Republic of Iraq to the Convention (to the Protocol) in no way signifies the recognition of Israel or the establishment with Israel of any relations whatsoever".

(24) By a note dated 17 November 1969, Jordan declared that it considered itself bound without interruption by the Convention (before Jordan became independent, acceptance of the Convention was effected by the United Kingdom on 17 December 1937).

(25) Kenya deposited its instrument of adherence on 7 October 1964, with validity as from 12 December 1963, on which date it became an independent State (before Kenya became independent, acceptance of the Convention was effected by the United Kingdom on 3 December 1934).

(26) By a note dated 14 March 1956, deposited on 9 May 1956, the Lao People's Democratic Republic declared that it considered itself bound by the Warsaw Convention of 1929; and by a note dated 12 March 1956, deposited on 9 May 1956, declared that it considered itself bound by the Hague Protocol (before the Lao People's Democratic Republic became independent, acceptance of the Convention was effected by France on 15 November 1932).

(27) By a note dated 10 February 1962, Lebanon declared that it considered itself bound by the Convention, to which the trustee authorities adhered on its behalf on 26 October 1933.

(28) Lesotho, in the declaration of 3 March 1975 by its Prime Minister and Minister for External Affairs, submitted by means of a note dated 29 April 1975 of the Lesotho High Commissioner's Office in London, stated that it considers itself bound by the provisions of the Warsaw Convention of 1929 (prior to Lesotho's accession to independence, adherence to the Convention was effected by the United Kingdom on 2 September 1952).

(29) By a note dated 17 August 1962, deposited on 27 August 1962, Madagascar declared that it considered itself bound by the Convention and the Protocol (before Madagascar became independent, acceptance was effected by France: of the Convention, on 15 November 1932; of the Protocol, on 19 May 1959).

(30) By a note dated 3 September 1970, deposited on 16 December 1970, Malaysia declared that it considered itself bound by the Convention (before this State became independent, acceptance of the Convention was effected by the United Kingdom on 4 July 1936).

(31) By a note from the Minister of Foreign Affairs dated 27 January 1986, received by the depositary on 19 February 1986, the Government of Malta declared that it considered itself bound, with effect from 21 September 1964, by the provisions of the Warsaw Convention of 1929 which had been extended to its territory by the United Kingdom on 3 December 1934.

(32) In the instrument of adherence of 20 November 1951 received by the depositary on 2 January 1952, the Government of Burma (now Myanmar) stipulated that it considered itself bound without interruption by the Convention (before Myanmar became independent, acceptance of the Convention was effected by the United Kingdom on 20 November 1934).

(33) The Republic of Nauru, in the statement of the Minister of Foreign Affairs of the Republic of Nauru included in the note dated 4 November 1970 from the Office of the High Commissioner of Australia in London, has declared that it considers itself bound by the provisions of the Warsaw Convention of 1929 and The Hague Protocol of 1955. (Before the Republic of Nauru became independent, the acceptance of the Convention was effected by the United Kingdom on 1 August 1935; the acceptance of the Protocol was effected by Australia on 23 June 1959).

(34) In the document of ratification of The Hague Protocol, it is stipulated that ratification concerns the Kingdom in Europe, the Netherlands Antilles and Dutch New



Guinea. By a note dated 27 December 1985 the Government of the Kingdom of the Netherlands informed the depositary that as of 1 January 1986 the Warsaw Convention of 1929 and The Hague Protocol of 1955 are applicable to the Netherlands Antilles [without Aruba] and to Aruba.

(35) Before New Zealand became independent, acceptance of the Convention was effected by the United Kingdom on 6 April 1937.

(36) By a note dated 20 February 1962, Niger declared that it considered itself bound by the Convention and the Protocol (before Niger became independent, acceptance was effected by France: of the Convention, on 15 November 1932; of the Protocol, on 19 May 1959).

(37) By a note dated 9 October 1963, Nigeria declared that it considered itself bound by the Convention (before Nigeria became independent, acceptance of the Convention was effected by the United Kingdom on 3 December 1934).

(38) By a note dated 26 December 1969, Pakistan declared that it became a party to the Convention with effect from 14 August 1947 by virtue of the statute relating to the independence of India (International Arrangements), 1947 (before Pakistan became independent, acceptance of the Convention was effected by the United Kingdom on 20 November 1934).

(39) By a note dated 6 November 1975, the Government of Papua New Guinea informed that it considered itself to be bound by the Warsaw Convention of 1929 and The Hague Protocol of 1955. Before it became independent (on 16 September 1975), acceptance of the Convention and Protocol was effected on behalf of its territory by Australia.

(40) By a note dated 15 May 1997, the Government of Portugal informed that the Hague Protocol of 1955 applied to the Territory of Macao. By a note dated 23 September 1999, deposited on 8 October 1999, the Government of Portugal made the following notifications: a) "I am instructed by my Government to refer to the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929 (hereinafter referred to as the 'Convention') which applies to Macao at present, and to state as follows. In accordance with the Joint Declaration of the Government of the Portuguese Republic and the Government of the People's Republic of China on the Question of Macao signed on 13 April 1987, the Portuguese Republic will continue to have international responsibility for Macao until 19 December 1999 and from that date onwards the People's Republic of China will resume the exercise of sovereignty over Macao with effect from 20 December 1999. From 20 December 1999 onwards the Portuguese Republic will cease to be responsible for the international rights and obligations arising from the application of the Convention to Macao.", and b) "I am instructed by my Government to refer to the Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air signed at The Hague on 28 September 1955 (hereinafter referred to as the 'Protocol') which applies to Macao at present, and to state as follows. In

accordance with the Joint Declaration of the Government of the Portuguese Republic and the Government of the People's Republic of China on the Question of Macao signed on 13 April 1987, the Portuguese Republic will continue to have international responsibility for Macao until 19 December 1999 and from that date onwards the People's Republic of China will resume the exercise of sovereignty over Macao with effect from 20 December 1999.

From 20 December 1999 onwards the Portuguese Republic will cease to be responsible for the international rights and obligations arising from the application of the Protocol to Macao.”

(41) By a note dated 11 February 1992, the Government of the Russian Federation declared that it considered itself bound by the provisions of all international obligations concluded by the former Union of the Soviet Socialist Republics, *inter alia*, the Warsaw Convention, to which the former Union of the Soviet Socialist Republics was party.

(42) By a note dated 1 December 1964, deposited on 16 December 1964, the Government of the Republic of Rwanda declared that it considered itself bound, by virtue of succession, by the provisions of the Warsaw Convention (before Rwanda became independent, acceptance of the Convention was effected by Belgium on 13 July 1936).

(43) By a note dated 16 October 1963, deposited on 20 January 1964, the Government of Samoa declared that it considered itself bound, by virtue of succession, by the provisions of the Convention (before Samoa became independent, acceptance of the Convention was effected by the United Kingdom on 6 April 1937).

(44) On 4 February 2003, the name of the State of the Federal Republic of Yugoslavia was changed to Serbia and Montenegro. By a note dated 17 July 2001, deposited on 18 July 2001, the Government of the Federal Republic of Yugoslavia declared itself bound, as a successor State to the Socialist Federal Republic of Yugoslavia, by the provisions of, *inter alia*, the Warsaw Convention of 1929 and The Hague Protocol of 1955, with effect from 27 April 1992, the date of State succession. (The former Socialist Federal Republic of Yugoslavia had signed the Convention on 12 October 1929 and ratified it on 27 May 1931; it had signed the Protocol on 3 December 1958 and ratified it on 16 April 1959.)

(45) In its declaration of 6 March 1968 transmitted by a note from the Office of the High Commissioner dated 21 March 1968, deposited on 2 April 1968, the Government of Sierra Leone stated that it considers itself bound, by virtue of succession, by the provisions of the Convention (before Sierra Leone became independent, acceptance of the Convention was effected by the United Kingdom on 3 December 1934).

(46) In its declaration dated 16 February 1995, deposited on 24 March 1995, the Government of the Slovak Republic stated that it considered itself bound by virtue of succession, by the provisions of, *inter alia*, the Warsaw Convention of 1929 and The Hague Protocol of 1955 (with effect from 1 January 1993).

(47) In its notification dated 27 July 1998, deposited on 7 August 1998, the Government of the Republic of Slovenia stated that it considered itself bound by virtue

of succession, by the provisions of, *inter alia*, the Warsaw Convention of 1929 and The Hague Protocol of 1955 (with effect from 25 June 1991).

(48) By a note dated 21 August 1981, the Solomon Islands declared that it considered itself bound by the Warsaw Convention and the Hague Protocol (before the Solomon Islands attained independence, acceptance was effected by the United Kingdom on 3 December 1934 for the Convention and on 3 March 1967 for the Protocol).

(49) By a note dated 24 April 1951, Ceylon (now Sri Lanka) declared that it considered itself bound by the Convention (before Sri Lanka became independent, acceptance of the Convention was effected by the United Kingdom on 3 December 1934).

(50) By a note dated 13 April 1964, the Syrian Arab Republic declared that “Constitutional Decree No. 25 of 13 June 1962 decided to consider adherence to the multilateral international Conventions and Agreements effected during the period of its union with Egypt to be valid for the Syrian Arab Republic - and since the United Arab Republic had, in 1959, taken the appropriate measures for its adherence to the Warsaw Convention, signed on 12 October 1929 and the Protocol modifying the said Convention, signed at The Hague on 28 September 1955, the Syrian Arab Republic, considering the aforementioned Constitutional Decree, considers itself a party to the Warsaw Convention and its Protocol mentioned above”.

(51) By a note dated 15 August 1994, deposited on 1 September 1994, the Government of the former Yugoslav Republic of Macedonia declared that it considered itself bound, by virtue of succession, by the provisions of, *inter alia*, the Warsaw Convention and The Hague Protocol (with effect from 8 September 1991).

(52) The Government of Tonga, in a letter from its Prime Minister and the Minister for External Affairs dated 31 January 1977, informed that it considers itself bound by the provisions of the Warsaw Convention of 1929. Before this State became independent, acceptance was effected by the United Kingdom on 4 July 1936.

(53) The Republic of Trinidad and Tobago, in its note dated 11 March 1983, deposited on 10 May 1983, declared that it considered itself to be bound by the provisions of the Warsaw Convention of 1929, the acceptance of which was effected on its territory by the United Kingdom on 3 December 1934.

(54) According to a note dated 3 March 1967 made by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland in accordance with Article XXV, paragraph 2, of the said Protocol, the Protocol does not apply to the following territories: Aden, Antigua, Brunei, Dominica, Grenada, Kamaran, Kuria Muria Islands, Perim, Protectorate of Southern Arabia, Southern Rhodesia, St. Christopher, Nevis and Anguilla, St. Lucia, St. Vincent, Swaziland and Tonga. According to a note dated 17 June 1980, the United Kingdom informed the depositary that the following territories, to which the Convention and the Protocol had been previously applied, should be omitted as they attained independence: Dominica (date of independence: 3 November 1978), Gilbert Islands (12 July 1979), Ellice Islands, now Tuvalu (12 July 1979), Grenada (7 February 1974), Saint Lucia (22 February 1979), Saint Vincent (27 October 1979), Seychelles (29 June 1978), Solomon Islands (7 July 1978), Zimbabwe, formerly Southern Rhodesia (18

April 1980). Notification by the Embassy of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, dated 26 June 1997: “ ...I am instructed by Her Britannic Majesty’s Principal Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs to refer to the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air, done at Warsaw on 12 October 1929 as amended by the Hague Protocol 1955 (hereinafter referred to the ‘Convention’) which applies to Hong Kong at present. I am also instructed to state that in accordance with the Joint Declaration of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the People’s Republic of China on the Question of Hong Kong, signed on 19 December 1984, the Government of the United Kingdom will restore Hong Kong to the People’s Republic of China with effect from 1 July 1997. The Government of the United Kingdom will continue to have international responsibility for Hong Kong until that date. Therefore, from that date the Government of the United Kingdom will cease to be responsible for the international rights and obligations arising from the application of the Convention to Hong Kong.”

(55) In its declaration dated 17 February 1970 transmitted to the depositary on 25 March 1970, the Government of Zambia stated that it considered itself bound by the provisions of the Warsaw Convention of 1929 (before Zambia became independent, acceptance of the Convention was effected by the United Kingdom on 3 December 1934).

(56) The Government of Zimbabwe, in a note dated 10 September 1980 from the Ministry for External Affairs, informed the depositary that it considers itself bound by the provisions of the Warsaw Convention of 1929, the acceptance of which was effected on its territory by the United Kingdom on 3 April 1935.